

Warszawa, dnia 20.03.2024 r.

## **Protokół trzeciego posiedzenia Morskiego Zespołu Parlamentarnego**

W dniu 20 marca 2024 r. w gmachu Senatu odbyło się trzecie posiedzenie Morskiego Zespołu Parlamentarnego dotyczące inwestycji w infrastrukturę portową, finansowaną ze środków Krajowego Planu Odbudowy oraz z budżetu państwa.

Otwierając posiedzenie, przewodniczący zespołu, **pan senator Kazimierz Kleina** powitał zgromadzonych gości oraz członków zespołu.

Podczas posiedzenia udział w dyskusji wzięli zarówno członkowie zespołu jak i strona rządowa, reprezentowana przez pana Arkadiusza Marchewkę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury a także pan Paweł Krężel - dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury, Sławomir Wieczorek - główny specjalista Wydziału Inwestycji Morskich Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury, Anna Stelmaszyk-Świerczyńska - dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Maciej Stryjecki - Prezes Fundacji na rzecz Energetyki Zrównoważonej oraz Wojciech Zdanowicz - dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

**Pan Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury** na wstępie podziękował za zaproszenie do udziału w posiedzeniu zespołu oraz możliwość przedstawienia aktualnej informacji o stanie przygotowań projektów inwestycyjnych w infrastrukturę portową. Poinformował, że w związku z uruchomieniem środków finansowych z Krajowego Planu Odbudowy oraz nowym budżetem na rok 2024, lista planowanych do realizacji inwestycji oraz priorytetów zmieniła się w stosunku do poprzedniego roku. Pan minister poinformował, że najważniejszymi projektami, które będą realizowane przy wsparciu finansowym ze środków Krajowego Planu Odbudowy będą następujące inwestycje:

- 1) Budowa terminala instalacyjnego w Gdańsku na terenie Baltic Hub. Projekt zakłada wybudowanie terminala poprzez załadowanie akwenu o powierzchni 21 ha w północno - zachodniej części cypla na potrzeby portu instalacyjnego, który docelowo posłuży również do obsługi farm wiatrowych. Wykonawcą tej inwestycji jest spółka Istrana, większość udziałów w tej spółce posiada Skarb Państwa.
- 2) Budowa terminali serwisowych w Ustce i Łebie.
- 3) Budowa falochronu w porcie w Darłowie. Inwestycja będzie realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie. Analizując stan zaawansowania prac, można założyć, że inwestycja ma realne szanse na ukończenie w terminie zadanym przez wymogi KPO.

Pan minister zapewnił, że wszystkie niezbędne działania ze strony rządu i Ministerstwa zostały wykonane. Pomimo krótkiego czasu, wnioski o dofinansowanie ze środków KPO zostały zweryfikowane i urealnione. Dla inwestycji, które mają realne szanse na realizację w terminie wyznaczonym przez KPO, tj. do końca czerwca 2026 roku, zostały złożone wnioski o środki w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Pan minister odpowiedział również na pytania posłów i senatorów obecnych podczas posiedzenia zespołu. Zapytany o inwestycje w porcie w Kołobrzegu wyjaśnił, że ze względu

na zaawansowanie prac nie jest realne ukończenie tego projektu w wymaganym przez KPO terminie, w związku z powyższym niezbędne jest współfinansowanie projektu z innych niż KPO środków. Zapewnił, że trwają rozmowy z Komisją Europejską i Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, w celu znalezienia sposobu finansowania tej inwestycji. Zapewnił jednocześnie, że inwestycja w Kołobrzegu jest ważna dla resortu.

**Senator Janusz Gromek** poddał w wątpliwość stwierdzenia o braku zaawansowania w realizacji projektu inwestycji portowej w Kołobrzegu. Zarzucił też poprzedniej władzy opieszałość w tym zakresie i zaproponował, żeby projekt został podzielony na części i w ten sposób realizowany. Zasugerował, aby rozpocząć prace jak najszybciej. Wyjaśnięć udzieliła **pani dyrektor Anna Stelmaszyk-Świerczyńska z Urzędu Morskiego w Gdyni**, stwierdzając że port w Kołobrzegu jest preferowany do budowy portu serwisowego. Posiada dobrze rozbudowaną infrastrukturę drogową i kolejową. Część nabrzeża pełni funkcję strategiczną ze względu na bezpieczeństwo kraju. Opóźnienie w realizacji projektu wynikało z braku możliwości dokonania uzgodnień z Ministerstwem Obrony Narodowej, które jest niezbędne dla realizacji tego projektu. Po zmianie rządu sytuacja stała się inna. Jednak powstałe opóźnienie trudno jest nadrobić w ciągu 2 miesięcy. Brak jest dokumentacji, pozwolenia na budowę, wykonanie prac budowlanych wstępnych takich jak np. pomiary. Opracowanie tego etapu wymaga czasu. Jak podkreśliła, potrzebne jest skonkretyzowanie, czego Port w Kołobrzegu potrzebuje do realizacji projektu. Kiedy ten warunek zostanie spełniony, Ministerstwo będzie podejmować konkretne decyzje w tej sprawie.

Następnie, odpowiadając na kolejne pytania, pan minister Arkadiusz Marchewka udzielił informacji nt. inwestycji we Władysławowie, potwierdził że projekt ten jest realizowany poza KPO, aktualnie został wysłany do zaopiniowania przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Inwestycja obejmuje budowę nowego falochronu. Potrzebne jest na to dofinansowanie. Jak zaznaczył, port we Władysławowie jest portem bez podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej a jego właścicielem jest Powiat i Gmina. Zatem to w ich zakresie jest znalezienie środków na tą inwestycję.

Następnie pan minister Arkadiusz Marchewka poinformował o inwestycjach w infrastrukturę portową finansowaną poza KPO. Zaznaczył przy tym, że w Polsce są 4 porty o znaczeniu podstawowym dla gospodarki morskiej. To porty w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. Inwestycje te w większości są realizowane przez zarządy portów jako spółki prawa handlowego. Minister zobowiązał się do przesłania członkom zespołu prezentacji dotyczącej planowanych inwestycji przez zarządy portów. Pan minister poinformował również, że wszystkie te spółki zamknęły rok 2023 z dodatnim saldem finansowym co oznacza, że część inwestycji będzie mogła być zrealizowana ze środków własnych.

Odpowiadając na pytanie **senator Magdaleny Kochan** o inwestycje do realizacji w województwie zachodniopomorskim, pan minister rozpoczął swoją odpowiedź od największej inwestycji czyli budowy portu kontenerowego w Świnoujściu. Zapewnił, że dla rządu jest to inwestycja strategiczna, rząd widzi w tej inwestycji szanse na rozwój wybrzeża zachodniopomorskiego, ale również dla całej gospodarki. Przedsięwzięcie jest na etapie projektowym. Urząd Morski jest odpowiedzialny za budowę falochronu dla tego portu oraz budowę podejścia o długości ok. 70 km w 100% przechodzącego przez Polskie wody terytorialne, co zapewni państwu niezależność. Dwa tygodnie temu podjęto decyzję o rozpisaniu przetargu na tzw. wywiad ferromagnetyczny dna w miejscu, gdzie będzie

realizowany falochron. Oznacza to faktyczną weryfikację dna morskiego pod względem możliwości wykonania planowanej inwestycji w terminie, również pod względem określenia czasu na wykonanie wszystkich prac. Zostały złożone oferty na przeprowadzenie analizy nawigacyjnej toru podejściowego, chodzi o wyznaczenie konkretnych współrzędnych. Port złożył do wojewody wnioski o wydanie decyzji lokalizacyjnej, wniosek jest analizowany przez wojewodę zachodniopomorskiego. Obecnie można zgłaszać uwagi środowiskowe dotyczących tej inwestycji. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz konsorcjum składające się z DEME CONCESSIONS N.V. z siedzibą w Belgii, oraz QTERMINALS W.L.L. z siedzibą w Katarze podpisały przedwstępną umowę, dotyczącą 30-letniej dzierżawy terenów zlokalizowanych w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, na finansowanie, budowę i eksploatację Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego. Po zakończeniu tzw. spraw administracyjnych związanych z decyzjami i terminami, nastąpi kolejny etap realizacji inwestycji.

Kolejną inwestycją o której poinformował pan minister jest inwestycja w Kołobrzegu. Obecnie trwa analiza koncepcji, która ma za zadanie sprawdzenie i udrożnienie przepustowości portu, linii kolejowej i całej infrastruktury. Wyjaśnił jednak, że stopień przygotowania Kołobrzegu do realizacji tej inwestycji był wielokrotnie przedmiotem rozmów w ministerstwie. Minister przyznał też, że są rozbieżności w rozumieniu stopnia przygotowania do inwestycji. Zapewnił jednocześnie, że chce aby porty rozwijały się równomiernie na całym Pomorzu.

W ramach inwestycji w infrastrukturę portową finansowaną poza środkami z Krajowego Planu Odbudowy, pan minister przedstawił najnowsze informacje w sprawie. Portu w Elblągu. Oceniał, że przekop Mierzei Wiślanej, który kosztował ok. 2 mld zł, skrytykowany również przez kontrolerów NIK, nie przybliżył Portu w Elblągu do zakładanych celów. *Mamy do czynienia z wydanymi ogromnymi środkami publicznymi na, obiektywnie oceniając, nieużyteczny przekop. Podjęliśmy decyzje aby sprawić żeby ten przekop był użyteczny, to znaczy żeby port w Elblągu mógł obsługiwać statki o długości powyżej 100 metrów i zanurzeniu ok 5 m. Decyzje takie zapadły. Aktualnie wykonywane są prace związane z pogłębieniem toru wodnego na odcinku 10 km (zabezpieczone środki w budżecie na ten cel to ok 115 mln), pozostało podjęcie ostatecznych decyzji dotyczących 1-kilometrowego odcinka przy samym porcie (koszt ok. 30 mln), które należy wydać by możliwe było użytkowanie portu w zakresie w jakim była inwestycja planowana. Poprzedni rząd próbował szantażować port, obiecując finansowanie po przekazaniu do zarządzania portu jednostce rządowej. Nasze stanowisko jest odmienne, samorząd jest naszym partnerem, będziemy współpracować przy realizacji tej inwestycji - powiedział.* Jak stwierdził, rozpoczęły się działania dotyczące określenia szczegółowych wytycznych dotyczących badania dna, które jest niezbędne w tym zakresie. 22.03.2024 w Elblągu resort ma zamiar zaprezentować koncepcję prowadzenia inwestycji w porcie w Elblągu.

Minister Arkadiusz Marchewka, na koniec swojej wypowiedzi, poinformował również że trwają konsultacje dotyczące „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” oraz projektu prognozy oddziaływania na środowisko dla tego programu. W budżecie jest zabezpieczone na te cele 40 mln zł. Inwestycje w infrastrukturę portową będą realizowane.

**Pan senator Kazimierz Kleina** zauważył, że w dotychczasowych planach dotyczących realizacji projektów z KPO był wniosek o finansowanie dla portu w Gdyni na budowę portu

serwisowego. Projekt ten został wstrzymany z nieznanym mu powodów.

Wyjaśnienie udzielił **pan Paweł Krężel** - dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury, informując, że inwestycja w porcie w Gdyni niestety nie była możliwa do realizacji w terminie nałożonym przez Komisję Europejską a dotyczącym finansowania ze środków Krajowego Planu Odbudowy. W miejsce inwestycji w Gdyni znalazła się inwestycja w Gdańsku, której termin realizacji to czerwiec 2026. Aktualnie trwa opracowywanie dokumentacji projektowej, a prace rozpoczną się w lipcu 2024 roku. Dodał jednocześnie, że trwają rozmowy z Komisją Europejską ws. zmian projektów z KPO również w zakresie mniejszych portów. Trwają też konsultacje publiczne, Ministerstwo Funduszy je prowadzi do 15 kwietnia, można zgłaszać uwagi i propozycje. Ministerstwo zaproponowało rozszerzenie KPO o projekt „Port serwisowy w Darłowie”, dotyczący remontu i modernizacji falochronu. Zastanawiamy się również nad możliwością włączenia Kołobrzegu i rozszerzenia zakresu projektu w Darłowie.

**Pan senator Kazimierz Kleina** poprosił o informacje o inwestycje w Łebie i Ustce. Dyrektor **Paweł Krężel** potwierdził, że te projekty będą realizowane, choć ze względu na termin realizacji inwestycji do czerwca 2026 r., budowa portu w Ustce się nie uda, dlatego ten projekt będzie realizowany w zmniejszonym zakresie. Inwestycja obejmować będzie modernizację falochronów. Urząd Morski przygotowuje się do ewentualnego pozyskania środków w następnym naborze konkursu w ramach KPO.

Planowana inwestycja w Łebie ma szansę na realizację w całości, jak wytłumaczyła **pani dyrektor Anna Stelmaszyk-Świerczyńska z Urzędu Morskiego w Gdyni**. Inwestycja w Łebie jest dużo mniejsza, stąd szansa na realne jej zakończenie w terminie wymaganym przez KPO. Aktualnie trwa opracowywanie szczegółowej koncepcji w zakresie falochronu wschodniego. Następnie głos w dyskusji zabrał **pan Wojciech Zdanowicz - reprezentujący Urząd Morski w Szczecinie**, który opowiedział o inwestycji w Porcie w Darłowie. Ze względu na ograniczenia czasowe planowana jest przebudowa falochronu zachodniego wraz z budową nowej ostrogi, która zabezpieczy przed falowaniem. Poinformował również, że istnieją ograniczenia wynikające z decyzji środowiskowej, które powodują, że nie ma możliwości wykonania remontu dwóch falochronów jednocześnie. Stąd decyzja o zmianie zakresu tej inwestycji. Całość inwestycji kosztować będzie ok. 200 mln zł brutto. Tak wysokie koszty wynikają z faktu, że falochrony w Darłowie są bardzo długie, mają 140 lat i są mocno zniszczone. Zapewnił, że Urząd jest na końcowym etapie przygotowywania dokumentacji potrzebnej do złożenia wniosku o pozwolenie na budowę, co może się udać jeszcze w marcu. *Jak tylko uzyskamy zapewnienie finansowania, możemy rozpocząć procedurę przetargową. Drugi etap inwestycji w porcie Darłowo to falochron wschodni, koszt inwestycji to kwota ok. 100 mln, na które na dziś nie ma finansowania* - powiedział dyrektor Zdanowicz.

**Posel Kazimierz Plocke** zapytał, jaką rolę przewiduje się dla portu we Władysławowie, zaznaczając jednocześnie, że stawia to pytanie w imieniu samorządowców. **Posel Jacek Karnowski** zapytał o możliwość przemodelowania portu we Władysławowie ze względu na bezpieczeństwo.

**Pani Dyrektor Anna Stelmaszyk-Świerczyńska reprezentująca Urząd Morski w Gdyni** zapewniła, że dzięki bieżącym pracom konserwatorskim, port w Helu nie powinien wzbudzać wątpliwości. Jest prawidłowo konserwowany i nic mu nie zagraża. Zwróciła jednak uwagę na fakt, że inwestycja we Władysławowie wymaga prac dostępowych a środki z KPO

są na prace utrzymaniowe, więc póki co inwestycja nie ma zapewnionego finansowania. Koncepcja tej inwestycji była opracowana przez gminę wraz z powiatem. Natomiast ze względu na możliwość ewentualnego wydobycia soli potasowej przez KGHM, wymagana jest decyzja rządowa przed rozpoczęciem prac nad koncepcją prac w porcie we Władysławowie. Następnie głos zabrał ponownie **Pan Wojciech Zdanowicz z Urzędu Morskiego w Szczecinie**, który potwierdził, że środki na utrzymanie portów są zapewnione. Porty w Kołobrzegu, Darłowie, Stopnicy, Dziwnowie mają udrożniony dostęp do parametrów przewidzianych w zarządzeniach o infrastrukturze dostępowej. Przetarg został ogłoszony, a w Kołobrzegu rozpoczynają się już prace. *Jesteśmy gotowi również jeśli chodzi o mniejsze przystanie i plaże w Jarosławcu i Dąbkach. Mamy 2 projekty z pozwoleniem na budowę. Nabór na finansowanie na przystanie rybackie rozpoczną się w styczniu 2025 roku. Do odbudowy jest również część nabrzeża Wolin, w ciągu 2-3 miesięcy będzie pozwolenie na budowę i będzie oczekiwanie na finansowanie; podobnie jak część plażowa w Międzyzdrojach - trzeba będzie ją zabezpieczyć przed sztormami. Planowany był również slip w Chłopach, niestety ze względu na niedopracowanie szczegółów koncepcji - będziemy pracować nad rewizją tej koncepcji żeby realnie dostosować ją do potrzeb - powiedział.*

**Senator Jerzy Wcisła** zapytał o program ochrony brzegów morskich, w kontekście planu na rok 2024 oraz ile będzie kosztował program 10-letni. Odpowiedzi udzielił **Paweł Krężel - dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury** informując, że Ministerstwo analizuje możliwości przygotowania programu wieloletniego w zakresie infrastruktury portowej, a nie tylko dostępowej. Aktualnie w zakresie infrastruktury dostępowej istnieje wieloletni program dotyczący portów rejonu ujścia Odry (zachodniopomorskie, Zalew Szczeciński). Procedowany jest również projekt, który rozszerza zakres programu wieloletniego, obejmujący również porty wschodniego wybrzeża. Docelowo po zakończeniu tego programu w 2028 roku w rejonie ujścia Odry obejmie on również pozostałe porty. Dodatkowo analizuje się możliwość stworzenia planu wieloletniego budowy, rozbudowy i utrzymania infrastruktury portowej, który byłby przeznaczony dla małych portów i portów regionalnych.

Podsumowując spotkanie, przewodniczący zespołu Pan **Senator Kazimierz Kleina** podziękował za udział i merytoryczną dyskusję przedstawicielom Ministerstwa, ekspertom, zaproszonym gościom, senatorom i posłom oraz poinformował, że na kolejnych spotkaniach Zespołu, temat będzie analizowany również z przedstawicielami właściwych samorządów.

BSS (J.A.)