

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 114)
z dnia 27 maja 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 114)

27 maja 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Hoka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat bezpieczeństwa, ochrony i ciągłości funkcjonowania morskiej infrastruktury krytycznej na przykładzie Portu Morskiego Kołobrzeg.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Dejk-Chojnacka** pełniąca obowiązki wicedyrektor Zachodniopomorskiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie, **kmdr por. Roman Jurak** szef wydziału w Oddziale Rodzajów Sił Zbrojnych Zarządu Planowania Operacyjnego – P3 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, **kmdr por. Szymon Zdunek** główny specjalista w Oddziale Oficerów Flagowych Zarządu Morskiego Inspektoratu Marynarki Wojennej Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Artur Lijewski** prezes Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg oraz **Janusz Gromek** senator.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych;

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat bezpieczeństwa, ochrony i ciągłości funkcjonowania morskiej infrastruktury krytycznej na przykładzie Portu Morskiego Kołobrzeg. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. O przedstawienie informacji poproszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, za chwilę przedstawimy szczegółowe informacje na temat działań związanych z rozwojem portu w Kołobrzegu. My jako Ministerstwo Infrastruktury jesteśmy odpowiedzialni za realizację inwestycji związanych z infrastrukturą dostępową do portu. Chciałbym jednak nadmienić, że w 2024 r. zostało podpisane porozumienie pomiędzy Zarządem Portu Morskiego Kołobrzeg, Urzędem Morskim w Szczecinie oraz Ministerstwem Obrony Narodowej nad rozpoczęciem działań związanych z modernizacją portu w Kołobrzegu. Pierwszym i najważniejszym etapem realizacji tego przedsięwzięcia jest przygotowanie dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia, czyli programu funkcjonalno-użytkowego, co jest realizowane właśnie przez miasto. Na tej podstawie będziemy mogli określić dokładny koszt realizacji inwestycji i wszystkich niezbędnych działań, które pozwoliłyby na zwiększenie możliwości przeładunkowych i rozwój portu w Kołobrzegu. Na samym początku chciałbym poprosić pana dyrektora Wojciecha Zdanowicza z Urzędu Morskiego w Szczecinie o przedstawienie szczegółowych informacji na temat działań, które są obecnie podejmowane w porcie w Kołobrzegu, jak też działań, które są niezbędne do tego, żeby wspólnie zrealizować inwestycje w ramach rozwoju tego istotnego dla Pomorza Zachodniego portu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to pan dyrektor przedstawi szczegółowe informacje.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektore.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Wojciech Zdanowicz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli chodzi o działania, w ramach prezentacji przedstawię to, co wynika z porozumienia, o którym wspominał pan minister. Wspomnę o tym, co do tej pory wykonaliśmy oraz przedstawię zakres prac niezbędnych do wykonania ze wskazaniem, co obejmuje infrastruktura dostępowa. To, co państwo widzicie, to oczywiście Port Morski w Kołobrzegu. Jego planowana rozbudowa ma umożliwić wchodzenie większych jednostek. Zaraz do tego przejdę. Natomiast jeszcze ciągle w ramach prac bieżących i tego, co da się zrobić w zakresie istniejącej infrastruktury, w zeszłym roku Urząd Morski w Szczecinie przeznaczył około 5,4 mln zł na prace pogłębiarskie w porcie. Część prac dotyczyła podejścia ze strony morza i osadników. Była to kwota około 2,4 mln zł. Wewnątrz portu, na torze wodnym w obrotnicach zostały wykonane prace, które zgodnie z dokumentacją, również przygotowaną przez miasto, ale którą później przejął i kupił Urząd Morski w Szczecinie w celu realizacji pogłębiania o około 0,5 m, zostały pogłębione tory wodne i obrotnice wewnątrz portu, co wynikało z analizy, że jest to jedyny zakres możliwy do wykonania przy istniejącej infrastrukturze bez poniesienia nakładów inwestycyjnych, oczywiście żebyśmy nie pogłębili nabrzeży i mówiąc kolokwialnie, żeby one się nie zawaliły. A więc to, co mogło być zrobione, zostało wykonane. Po pracach z zeszłego roku tor w porcie z głębokości 6,3 m został pogłębiony do 6,8 m. Przełożyło się to tak naprawdę tylko na większy zapas zanurzenia na ten moment, to też trzeba jasno powiedzieć, nie na zwiększenie wielkości statków. Jeżeli chodzi o cel całej rozbudowy portu, cel jest taki, żeby do portu w Kołobrzegu mogły wchodzić statki o długości 130 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 7,5 m. To, co państwo widzicie w nawiasie obok tych wartości, czyli 100 m, 15 m i 5 m, są to wartości obecne dla portu Kołobrzeg. Dla przebudowy kluczowe przede wszystkim jest uzyskanie takiej szerokości toru wodnego, żeby mogły tam wejść statki o szerokości 20 m.

W związku z tym opracowywana jest koncepcja przebudowy portu. Zgodnie z porozumieniem, o którym wspominał pan minister, dokumentację, czyli PFU, dokumentację projektową wykonuje Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg. To, co jest potrzebne w ramach działań, to przebudowa ostatniej części, może zaraz pokażę to na mapie, będzie lepiej widać, usunięcie ostróg, właściwie modernizacja trzech ostróg na wejściu do portu Kołobrzeg, nabrzeża wydmowego, czyli nabrzeża, które jest wysunięte najbardziej na północ, jeżeli chodzi o stronę zachodnią portu Kołobrzeg. Jest to część infrastruktury dostępowej, czyli zadanie, do którego jak najbardziej poczuwa się Urząd Morski w Szczecinie. Następne zadania, które są tu wspomniane, to ścięcie pirsu szkolnego, które również jest wymagane, żeby zwiększyć obrotnicę w porcie, przesunięcie nabrzeża bunkrowego i zachodniego żelbetowego. Są to nabrzeża, które w tej chwili należą do ministra obrony narodowej. Przesunięcie ich około 30 m w głąb może brzmieć prosto, ale tak naprawdę trzeba rozebrać istniejące nabrzeża i po prostu 30 m w głąb lądu postawić nowe nabrzeża. Chodzi także o ścięcie narożnika węglowego i zbożowego. Są to nabrzeża po stronie Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg. Nie wiem, czy będzie widać, nie będzie widać. Jeżeli można, pokażę tylko z grubsza. Jest to zakres niezbędnego poszerzenia toru, który... Mamy do ścięcia trzy ostrogi, nabrzeże wydmowe, które powoduje zwężenie na wejściu do portu. Jest to część infrastruktury dostępowej, o której mówiłem. Później mamy nabrzeża, które trzeba cofnąć o 30 m. Oznacza to, że istniejące nabrzeża trzeba cofnąć 30 m w głąb, żeby był możliwy postój jednostek.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Należące do MON-u.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Wojciech Zdanowicz:

Tak, należące do MON-u. Tutaj mamy ścięcie odcinka o około 6 m, przynajmniej tak wynikało z pierwszych koncepcji nabrzeży należących do zarządu portu, ścięcie ostrogi w nabrzeżu osłaniającej port jachtowy, też należącej do portu. I oczywiście po naszej stronie, po wykonaniu czynności przez zarządców nabrzeży, jest pogłębienie toru wodnego z obecnych 6,8 m do 8,3 m wewnątrz i 9 m na podejściu, aczkolwiek 9 m na podejściu właściwie jest, dlatego że w ramach prac, które zostały wykonywane w zeszłym roku, 9 m na podejściu do portu zostało wykonane. Na koniec już są docelowe parametry, które mają zostać osiągnięte po przebudowie. Kluczowym jest oczywiście dokument, który został wspomniany, czyli PFU, program funkcjonalno-użytkowy, który określi dokładnie zakres robót oraz pierwsze kosztorysy budowlane. To, jeżeli chodzi o część techniczną tego przedsięwzięcia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Teraz poproszę o przedstawienie informacji przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej. Mamy pełnomocnictwo dla pana komandora Szymona Zdunka, starszego specjalisty w Inspektoracie Marynarki Wojennej Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych. Panie komandorze, bardzo proszę.

Główny specjalista w Oddziale Oficerów Flagowych Zarządu Morskiego Inspektoratu Marynarki Wojennej Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych kmdr por. Szymon Zdunek:

Dzień dobry. Komandor porucznik Szymon Zdunek, Inspektorat Marynarki Wojennej.

Rzeczywiście dostałem upoważnienie do przedstawienia poniższej informacji. Otóż resort obrony narodowej odpowiada za ochronę infrastruktury, w tym infrastruktury krytycznej występującej wyłącznie na terenach zamkniętych resortu obrony narodowej. Niemniej jednak informuję, iż Port Morski Kołobrzeg stanowi istotny element regionalnego systemu transportowego południowego Bałtyku, pełniąc funkcje handlowe, rybackie, pasażerskie oraz turystyczne. Jego położenie u ujścia Parsęty oraz rozwinięta infrastruktura przeładunkowa i logistyczna determinują znaczenie portu nie tylko w wymiarze gospodarczym, lecz również w kontekście bezpieczeństwa państwa. Infrastruktura portowa obejmuje nabrzeża przeładunkowe, magazyny, place składowe, zaplecze techniczne oraz systemy energetyczne i administracyjne, co pozwala na realizację zróżnicowanych operacji portowych.

Port ten nie posiada statusu infrastruktury krytycznej i nie jest ujęty w jednolitym wykazie obiektów, urządzeń, instalacji i usług wchodzących w skład systemów infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy, prowadzonym w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa RCB. Jednakże w ujęciu systemowym Port Morski Kołobrzeg należy traktować jako element infrastruktury krytycznej, którego zakłócenie funkcjonowania mogłoby negatywnie oddziaływać na ciągłość łańcuchów dostaw, stabilność gospodarki regionalnej oraz zdolności reagowania państwa w sytuacjach kryzysowych.

System ochrony infrastruktury portowej w Kołobrzegu opiera się na współdziałaniu podmiotów cywilnych i administracji państwowej. Kluczową rolę odgrywa zarząd portu jako operator infrastruktury, wspierany przez Straż Graniczną, administrację morską oraz służby celne i sanitarne. System ten uzupełniają rozwiązania techniczne, takie jak monitoring wizyjny, system kontroli dostępu oraz zabezpieczenie hydrotechniczne i energetyczne. Współdziałanie tych elementów pozwala na utrzymanie podstawowego poziomu bezpieczeństwa, jednak w obliczu rosnących zagrożeń wymaga dalszego rozwijania i integracji z systemami krajowymi oraz sojuszniczymi. W kontekście odpowiedzialności za bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej należy podkreślić, że zasadnicza rola w tym zakresie spoczywa na operatorach danej infrastruktury, jak zostało wspomniane wcześniej. Są oni zobowiązani do niezwłocznego raportowania wszelkich zdarzeń o charakterze nadzwyczajnym do właściwych instytucji krajowych, w tym Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Informacje te są następnie przekazywane do Centrum Operacji Morskich Dowództwa Komponentu Morskiego w ramach przyjętych procedur współdziałania oraz bieżącej wymiany informacji operacyjnej pomiędzy służbami dyżurnymi. W tym kontekście Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności Marynarka Wojenna RP, realizują zadania, które obejmują zapewnienie bezpieczeństwa na podejściach do portu, monitorowanie sytuacji nawodnej i podwodnej oraz przeciwdziałanie zagrożeniom minowym. Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej, posiadając siły i środki, w celu kontroli, nadzoru i ochrony wymienionej infrastruktury może realizować te zadania jako dodatkowe, jednakże tylko w ramach państwowego wsparcia działań w przedmiotowym zakresie. Odbывается się to według przepisów wojskowych w sposób przyjęty w Siłach Zbrojnych RP. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie komandorze. Proszę państwa, otwieram dyskusję. Na początek chciałem poprosić pana prezesa Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu, pana Artura Lijewskiego, o przedstawienie aktualnej sytuacji. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu Artur Lijewski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie i za umożliwienie zabrania głosu. Od października ubiegłego roku, dlatego że ostatni raz spotkaliśmy się w tym czasie, wykonaliśmy praktycznie 80% programu funkcjonalno-użytkowego.

Jesteśmy na ukończeniu, czekamy na program inwestycyjny z szeroko rozumianych sił zbrojnych, tak żebyśmy mogli domknąć temat konkretnego wyboru wariantu opracowania poszerzenia kanału portowego i głębokości wcięcia się w teren Marynarki Wojennej. Umożliwi nam to dokończenie całej procedury. Równolegle toczy się procedura środowiskowa dla tego przedsięwzięcia. W grudniu ubiegłego roku podpisaliśmy umowę z Orlenem Neptun, czyli z deweloperem największej farmy wiatrowej w okolicy Kołobrzegu i w zachodniej części Bałtyku. Rozmawiamy. Orlen warunkuje wejście i nawiązanie współpracy z Kołobrzegiem tym, żeby port mógł obsługiwać jednostki SOV o 20 m szerokości. Z uwagi na rozmiar pola i zakres przedsięwzięcia nie będziemy portem serwisowym w takim rozumieniu, jak dzisiaj dzieje się to z Ustki, z Łeby i z Władysławowa, tylko w całkiem innym wymiarze z uwagi na rozwiązania techniczne i parametry, które tam będą, parametry wytwarzania mocy i całej infrastruktury krytycznej, która tam powstanie. Tak więc realnie oceniając, patrząc na parametry techniczne pozostałych portów na środkowym wybrzeżu, należałoby w miarę szybko podjąć decyzję co do kontynuacji przebudowy wejścia do portu, tak żeby moment rozpoczęcia na Ławicy Odrzanej budowy farm wiatrowych zbiegł się z końcem procesu inwestycyjnego na terenie portu w Kołobrzegu. Dodatkowo należy również dokonać pilnej weryfikacji ustanowienia na terenie portu strefy ochrony terenu zamkniętego, ponieważ dzisiaj bardzo mocno koliduje ona, a wręcz uniemożliwia rozwój naszego portu z uwagi na tereny, o których mówię, czyli tereny Marynarki Wojennej. Nie będę tutaj w szczegółach wypowiadać się i rozwijać tego tematu.

Na koniec chciałbym tylko dodać, że samorządu, jak i spółki zarządu portu nie stać na to, żeby zaciągnąć zobowiązanie o wielkości 0,5 mld zł na to, żeby zmodernizować infrastrukturę krytyczną, tak jak tutaj słyszeliśmy w wypowiedzi, którą jednak należy traktować jako infrastrukturę krytyczną w Porcie Morskim w Kołobrzegu. Bezkosztowe bezpieczeństwo nie istnieje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście z wielkim niepokojem i, szczerze mówiąc, momentami z przerażeniem słuchałem informacji, głównie przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej. Może przedstawię pewne fakty i potem poproszę pana ministra, jak również pana reprezentującego ministra obrony narodowej o odpowiedzi. W 2024 r. jest trójporozumienie pomiędzy portem miejskim Kołobrzeg, Urzędem Morskim w Szczecinie i Ministerstwem Obrony Narodowej. Rozumiem, że produktem już dwuletniego porozumienia jest to, że robicie program funkcjonalno-użytkowy, który jest na ukończeniu. Dwa lata robicie program funkcjonalno-użytkowy. Tymczasem jednocześnie z trójporozumienia, jak rozumiem, wyszło, że koszt modernizacji portu w Kołobrzegu wynosi 0,5 mld zł, czyli 500 mln zł. Obciążacie, proponujecie, żeby pieniądze te zabezpieczył samorząd miejski w Kołobrzegu. Jest to coś niewiarygodnego, coś, co jest nieakceptowalne nawet w ujęciu aksjologicznym, już nie tylko w ujęciu społecznym, gospodarczym i ekonomicznym. Robicie trójporozumienie i obciążacie samorząd miejski, żeby wziął 0,5 mld zł kredytu na modernizację portu, który, teraz uwaga, uważacie, że powinien być w infrastrukturze krytycznej, jak powiedział pan z resortu obrony narodowej, ale jednocześnie podkreślał, że nie jest ujęty w infrastrukturze krytycznej, tym bardziej, że mamy port, który ma funkcję handlową, pasażerską, rybacką, turystyczną, jachtową, a teraz dołączamy wojskową, wojenną. Dosyć powiedzieć, że Bałtyk jest już morzem NATO-wskim. Sami tutaj piszecie, że są pewne zagrożenia hybrydowe, chociażby takie, że port będzie musiał przyjąć siły sojusznicze w ramach wsparcia jako gospodarz, państwo gospodarza, czyli HNSS, międzynarodowe symbole, które port w Kołobrzegu będzie musiał wypełniać w aspekcie wojskowym. Tymczasem nawet nie włączacie go do infrastruktury krytycznej.

Dalej można powiedzieć tyle, że chyba kilka dni temu czy kilka tygodni temu wpłynął okręt H-13 Przemko. Jest to okręt Marynarki Wojennej. Nie zacumował przy waszym nabrzeżu wojskowym, tylko zacumował po drugiej stronie przy cywilnym nabrzeżu zbożowym, dlatego że tam nie ma wejścia. Teraz mogą wejść statki, które mają 100 m długości, 15 m szerokości i 5,5 m głębokości. Oczywiście modernizacja pozwoliłaby na 130 m długości, 20 m szerokości i 7,5 m głębokości, ale nie robicie tego, dlatego że uważacie, że to miasto powinno zaciągnąć kredyt. Krótko mówiąc, okręt waszej 8 Floty Obrony Wybrzeża H-13 Przemko nie mógł

zaczumować przy waszym porcie wojennym czy porcie wojskowym, tylko musiał cumować po drugiej stronie cywilnej, dlatego że nie ma możliwości takiego zanurzenia.

Krótko mówiąc, jest totalny chaos, totalny rozgardiasz, rozedrganie, brak kompetencji, brak spójności, brak porozumienia. Porozumienie niby jest napisane, ale praktycznie wszystko jest scedowane na miasto Kołobrzeg. Tak nie wolno robić. Jednocześnie jaka jest wasza wiarygodność w aspekcie sił sojuszniczych, jeżeli rzeczywiście przyjedzie tutaj... Przecież pamiętamy z pierwszych zebrań, posiedzeń Komisji, że miały tam być okręty wojenne z USA, torpedowce, wojenne raketowe, i tak dalej, a przecież nie może tam wpłynąć normalny holownik H-13 czy H-12, który nie ma jak zacząć przy waszym nabrzeżu. Jakie to jest wojsko, jaka to jest obrona narodowa, jaka to jest strategia, jaka to jest koncepcja? Czy wy chcecie po prostu ośmieszyć się wobec społeczeństwa, a jednocześnie wobec pewnych kwestii narodowych? No coś trzeba przedsięwziąć, i to konkretne kwestie. No nie można powiedzieć, że budujemy, że jest koncepcja, opracowujemy strategię, plan, i tak dalej, i tak dalej. Pieniądze. Ile praktycznie? I teraz pytanie zasadnicze, ile Ministerstwo Obrony Narodowej przeznacza pieniędzy na modernizację portu. Jest to tylko pierwszy etap, 0,5 mld zł to tylko pierwszy etap modernizacji portu, a potem jeszcze pewne instalacje.

Trzecie pytanie, trzecia kwestia to port serwisowy. Jeżeli chodzi o morską energię wiatrową, Baltic West, miało być naprawdę wszystko zrobione. Dopiero dowiedzieliśmy się na posiedzeniach, że może 2031 r., a teraz dowiadujemy się, że 2040 r. Żarty sobie robicie, jakieś kpiny, że port serwisowy zbudujecie w porcie Kołobrzeg w 2040 r.? Jest to po prostu coś niepoważnego. Traktujcie niepoważnie nie tylko Komisję, ale też społeczeństwo i w jakiś sposób partnerów.

Są to tylko kwestie nadrzędne, które wypowiedziałem. Być może potem dodam jeszcze jakieś pytania, ale w mojej ocenie jest to oczywiście coś niepoważnego, amatorszczyzna. Jeszcze zrozumieniem Ministerstwo Infrastruktury, ale już Ministerstwa Obrony Narodowej nie mogę zrozumieć, że jest taki dyletantyzm czy taki brak spójności i, powiedziałbym, też odpowiedzialności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Myślę, że należałoby uderzyć się także we własne piersi, dlatego że ostatnie lata, w których państwo mieliście wpływ na rozwój portu kołobrzieskiego, zostały zmarnowane, ale o tym później. Póki co bardzo bym prosił, żeby pan poseł nie obrażał tutaj urzędów, dlatego że chyba z ust pana posła nie powinny padać takie słowa. Zgłosił się do dyskusji...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jakie obrażanie tutaj padło?

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Ja prowadzę posiedzenie Komisji. Bardzo proszę. Pan senator Janusz Gromek chciał zabrać głos.

Senator Janusz Gromek:

Tak. Od wielu lat port kołobrzieski to przepychanka między jednym, drugim, trzecim. Wiadomą rzeczą jest, że samo miasto i zarząd portu nie weźmie przeogromnych kilkuset milionów, żeby wybudować port i jednemu, i drugiemu, i Marynarce Wojennej. Nie wchodzi to w rachubę. Jest pewien czynnik bardzo zadowalający, który usłyszałem od pana ministra Marchewki, ale tu musi być też duży udział wojska, MON-u. Przecież wy jesteście właścicielami tego terenu. Ani pan minister, ani pan prezes nie mogą wejść w wasze kalosze. Jak byłem prezydentem miasta w latach 2006-2018, obserwowałem to i nawet występowałem do ministerstwa, że jeżeli nic tam nie robicie, to znaczy, jeżeli degradacja następuje, to żeby przekazać to miastu, ale MON ma swoje dalekosiężne plany. A w tej chwili sytuacja jest taka, jaka jest. Absolutnie trzeba zastanowić się w Ministerstwie Obrony Narodowej, co dalej z tym fantem robić.

Ja tylko odniosę się do tego, co powiedział pan poseł Czesław Hoc. Oczywiście z wielkim niepokojem przeczytałem, co przez osiem lat i pan, i pan minister Gróbarczyk, i PiS zrobiliście. Nic. Tu jest wykaz tego, jak pan prezes Lijewski występował do MON-u o jakąkolwiek odpowiedź, jakąkolwiek informację: „Dajcie nam, żebyśmy wiedzieli, co tam robić.”. Przez osiem lat nie było żadnych informacji ani chęci współpracy. Na jakiej podstawie pan prezes Lijewski mógł zrobić projekt? No nie mógł, dlatego że nie wiedział. Dopiero tutaj dowiedziałem się od pana dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, jakie są założenia. Założenia są mniej więcej takie, jakie pasowałyby do rozbudowy naszego portu, żeby port był militarnie z korzyścią dla bezpieczeństwa Polski, ale także gospodarczo, dlatego że chcemy przyjmować większe statki.

Oczywiście chodzi również o budowę farm wiatrowych na morzu, gdzie port kołobrzeski jest przewidziany do portu serwisowego. Dzisiejsze spotkanie na pewno daje asumpt do tego, żeby ruszyć.

Jeszcze raz wracam do sytuacji, dlatego że nas atakują także mieszkańcy: „Co wy zrobiliście? Nic nie robicie.”. No jak mogliśmy zrobić, kiedy nie było projektu? Pan prezes Lijewski nie mógł zrobić projektu, ponieważ nie było możliwości uzgodnień. Inne porty są robione. Inne porty, owszem, są robione, i bardzo dobrze, ale są to porty komunalne, gdzie można było podjąć jednoosobową decyzję, a tutaj muszą być trzy strony: MON, urząd morski czy inaczej, Ministerstwo Infrastruktury i miasto Kołobrzeg. Jestem pewien, że po dzisiejszym spotkaniu jedna sprawa, o której usłyszałem, bardzo mnie ucieszyła. Druga sprawa. Nie powiecie: „Tak, panie senatorze, dajemy 200-300 mln zł na nasze nabrzeże, 20 m, wchodzimy”. Tego nie powiecie, dlatego że nie macie takiego prawa i kompetencji, ale dalej z MON-em będziemy ruszali ten temat, żeby MON absolutnie widział port kołobrzeski w swoich możliwych zasobach. Jak powiedział poseł Hoc, jak ostatnio przyплыnęła jakaś korweta czy większy statek, to nie zatrzymał się na nabrzeżu MON-wskim, inaczej Marynarki Wojennej, ponieważ parametry techniczne i bezpieczeństwa nie są dostosowane, tylko zatrzymał się na nabrzeżu cywilnym. Tyle mam do powiedzenia. Liczę na to, że port kołobrzeski nie zostanie zapomniany, a wręcz rozbudowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby odpowiedzieć na pytania czy zarzuty pana posła Hoca? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zacznę od tego, że rzeczywiście realizacja działań wymaga zaangażowania różnych interesariuszy. Wynika to z prostego faktu, że Urząd Morski w Szczecinie, nadzorowany przez ministra infrastruktury, może realizować działania na majątku zarządzanym czy nadzorowanym bezpośrednio przez urząd morski. Jeżeli chodzi o zrealizowanie kwestii dotyczących na przykład pogłębienia toru podejściowego, jego poszerzenia, to tak, jesteśmy gotowi realizować te kwestie. Najistotniejsze z tego punktu widzenia jest przygotowanie programu funkcjonalno-użytkowego, który pokaże konkretny wariant rozwiązania, określi koszty jego realizacji. Trudno jest dzisiaj oszacować te kwestie, ale myślimy, że poszerzenie toru wodnego do 20 m i pogłębienie go do 8,3 m minimalnie może być szacowane przynajmniej na 60 mln zł, chociaż oczywiście wyjdzie to z programu funkcjonalno-użytkowego. Jeżeli kwoty zostaną wprost stwierdzone, oczywiście w budżecie przy realizacji najistotniejszych z punktu widzenia gospodarki morskiej inwestycji będzie to poważnie rozważone. Na tym etapie mogą to zadeklarować.

Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę, że port w Kołobrzegu w ubiegłym roku był na siódmym miejscu pod względem przeładunków. Po czterech największych portach numer 5 miały Police, numer 6 Darłowo, a numer 7 port w Kołobrzegu. W porcie w Kołobrzegu w ubiegłym roku przeładowano 150 tys. ton ładunków. Dla porównania w porcie w Darłowie przeładowano 244 tys. ton ładunków, więc blisko 100 tys. ton więcej, co nie zmienia faktu, że potencjał portu z punktu widzenia handlowego jest istotny i należy go wzmacniać. My jako Ministerstwo Infrastruktury, i robię to osobiście, deklarujemy, że jesteśmy gotowi zrealizować wszystkie działania, które leżą po naszej stronie, jeżeli chodzi o odpowiedzialność. Natomiast nie mamy możliwości, żeby realizować działania inwestycyjne na aktywach, które nie należą bezpośrednio albo nie są zarządzane przez urząd morski. Jest to jedna kwestia, jeżeli chodzi o realizację nabrzeży, które znajdują się na terenie Ministerstwa Obrony Narodowej. Po drugie, po drugiej stronie kanału są tereny należące do Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg. Oczywiście z punktu widzenia firmy należącej do samorządu jest to jej odpowiedzialność.

Tak to wygląda w innych miejscach, tym bardziej, że starania o środki zewnętrzne na tym etapie czy do tej pory były dosyć utrudnione, dlatego że port w Kołobrzegu od samego początku nie jest włączony do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Po drugie, przy możliwości aktualizacji Krajowego Planu Odbudowy konieczne było ukończenie realizacji inwestycji do końca czerwca tego roku i ich rozliczenie do końca sierpnia tego roku, co jasno wskazywało, że do ewentualnej aktualizacji, po to żeby dostać się na listę projektów istotnych na przykład dla rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, jak to się stało z portem w Darłowie, niezbędna była dokumentacja projektowa wraz z pozwoleniem na budowę, co miał zarówno urząd morski w kontekście przebudowy falochronów, jak i miasto Darłowo w kontekście przebudowy nabrzeży. Pozwoliło to na natychmiastowe przejście do realizacji działań. Gdyby port w Kołobrzegu dysponował

takimi dokumentami wcześniej, jestem przekonany, że byłoby dużo łatwiej sięgnąć po te środki, dlatego że przykład Darłowa pokazuje jasno, że aktualizacja była możliwa.

Natomiast jeżeli chodzi o przygotowanie przez zarząd morskiego portu programu funkcjonalno-użytkowego, chcę tutaj zapewnić, że działania przebiegają zgodnie z planem, nie ma tam żadnych elementów, które mogłyby świadczyć o zwłoce, dlatego że w ramach tegoż programu będzie jeszcze decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych, której uzyskanie też jest czasochłonne. A więc z punktu widzenia realizacji przygotowania dokumentów pan prezes jako nadzorujący port robi, wykonuje swoją pracę zgodnie z tym, jak to powinno być wykonywane. Myślę, że po najbliższych tygodniach, po uzyskaniu programu PFU, będziemy w stanie określić konkretne kwoty, które są niezbędne do tego, żeby to zrobić. Nie możemy także wykluczyć sięgania po ewentualne środki zewnętrzne, ale na tym etapie najważniejsze jest oszacowanie kosztów inwestycji. Niemniej podkreślam, Ministerstwo Infrastruktury będzie mogło zrobić to, co należy do kompetencji urzędu morskiego. To mogę jasno zadeklarować. Taka sytuacja ma miejsce oczywiście w innych portach. Urząd morski nie inwestuje w przebudowę nabrzeży w miejscach, które nie są przez urząd zarządzane albo bezpośrednio nie podlegają nadzorowi urzędu.

Natomiast z naszego punktu widzenia jako ministerstwa rozwój portu w Kołobrzegu jest elementem wpisującym się w rozwój morskiej infrastruktury o znaczeniu kluczowym dla rozwoju gospodarki morskiej. Wspieramy te działania, będąc tutaj w pełnej współpracy ze wszystkimi interesariuszami. Natomiast w kwestii remontów nabrzeży do tychże działań niezbędne jest zaangażowanie pozostałych stron. Kwestie, które pokazywał pan dyrektor Zdanowicz, między innymi ścięcie trzech ostróg w przypadku modernizacji i poszerzenia toru podejściowego do 20 m, tak żeby mogły wpływać statki, pogłębienie do 8,3 m jest jak najbardziej pożądane. Jestem przekonany, że po tym, jak dostaniemy dokumentację, będziemy mogli podjąć kolejne kroki. Chcę zwrócić uwagę, że dzisiejszy stan nabrzeży, szczególnie tych, które są po stronie zachodniej, należących do Ministerstwa Obrony Narodowej, uniemożliwia poszerzenie i pogłębienie do takiej szerokości, dlatego że pogłębienie i poszerzenie sprawiłoby, że po prostu by się rozpadły. A więc działania te są niezbędne do kompleksowej, całościowej realizacji projektu. My jesteśmy gotowi jak najszybciej podejmować działania we współpracy z Ministerstwem Obrony Narodowej i portem. To tyle, odpowiadając na poruszone kwestie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Dziękuję za deklaracje. Czy panowie z Ministerstwa Obrony Narodowej mają jakieś uwagi? Bardzo proszę, panie komandorze.

Główny specjalista w oddziale Zarządu Morskiego Inspektoratu Marynarki Wojennej Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych kmdr por. Szymon Zdunek:

Ministerstwo Obrony Narodowej aktywnie wspiera oraz na bieżąco monitoruje inicjatywę mającą na celu poprawę zdolności przeładunkowych Portu Morskiego Kołobrzeg, służącą rozwojowi infrastruktury zarówno cywilnej, jak i wojskowej. W tym zakresie między innymi podpisano porozumienie pomiędzy Zarządem Portu Morskiego w Kołobrzegu, dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie a ministrem obrony narodowej, mające na celu sformalizowanie współpracy stron w zakresie planowanej inwestycji w zakresie poszerzenia i pogłębienia toru wodnego. Umożliwi to wchodzenie do portu większych jednostek transportowych i pasażerskich celem zwiększenia potencjału przeładunkowego oraz ruchu turystycznego. Po to, żeby przedsięwzięcie to było skuteczne, konieczna jest przebudowa nabrzeża zachodniego Marynarki Wojennej. Stąd włączenie strony wojskowej w cały proces inwestycyjny. Co ważne, inwestycja ta będzie odbywać się bez udziału i zaangażowania budżetu resortu obrony narodowej, z uwzględnieniem konieczności zachowania dotychczasowego funkcjonowania kompleksu wojskowego w Kołobrzegu, a koszty związane z przebudową infrastruktury dostępowej poniesie Skarb Państwa, reprezentowany przez dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, pod warunkiem uzyskania odpowiedniego finansowania z KPO lub dotacji od Ministra Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że jak zafunkcjonuje program funkcjonalno-użytkowy, wtedy podział zaangażowania z każdej strony będzie wyznaczony. Mam taką nadzieję. Pan przewodniczący Szymański prosi o głos.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przyznam szczerze, że jestem nieco zaskoczony przebiegiem dyskusji, ponieważ tematem powinno być bezpieczeństwo, ochrona i ciągłość funkcjonowania morskiej infrastruktury krytycznej, a port w Kołobrzegu miał być tutaj jedynie, jak rozumiem, pewnym przykładem. Tymczasem dryfem poszliśmy w kierunku realizacji modernizacji tego portu, więc chciałbym wrócić do głównego tematu. Z informacji wynika, że za zapewnienie bezpieczeństwa odpowiada operator danego terenu poprzez SUFO, różne firmy ochrony, i tak dalej, oraz Marynarka Wojenna, tylko że tu już mówimy o sytuacji naprawdę realnego zagrożenia, wręcz stanu wojny. W związku z tym chciałbym zapytać, dlatego że poza, nazwijmy to, stanem obecnym, dostrzegam pewien brak. Brak ten polega chyba na braku zagospodarowania zapewnienia bezpieczeństwa pomiędzy zwykłą sytuacją operacyjną, kiedy port sobie funkcjonuje, ktoś go ochrania, ktoś, nie wiem, pilnuje kwestii dostępowych, żeby nikt niepożądany się tam nie pojawiał, a skrajnością, czyli w zasadzie już stanem wojny.

Pomiedzy jest bardzo szeroka przestrzeń, która z roku na rok coraz bardziej nam puchnie. Mamy najróżniejsze zagrożenia dywersyjne, sabotaże na morskiej infrastrukturze krytycznej, mamy bardzo dużo tego rodzaju zdarzeń. Moja obawa koncentruje się na tym, że chyba w tym momencie, zgodnie z podziałem administracji rządowej czy zgodnie z podziałem instytucji państwowych, nie mamy instytucji, która byłaby za to odpowiedzialna w stanie pośrednim pomiędzy stanem pełnego pokoju i zwykłego zapewnienia bezpieczeństwa a stanem wojny i działaniem operacyjnym Marynarki Wojennej. Pozwolę sobie na skrót, mam tu na myśli coś na wzór straży przybrzeżnej, jakiś coast guard, który normalnie jest używany przez inne państwa, tudzież Morski Oddział Straży Granicznej, który raczej wykonywałby więcej zadań patrolowych niż tylko cumowanie w porcie swoją jednostką.

Stąd pytanie, które chcę zadać, czy przedstawiciele obu ministerstw dostrzegają potrzebę zbudowania pewnych zdolności bezpieczeństwa w kontekście zagrożeń hybrydowych, sabotaży, dywersji, czegoś poniżej progu wojny, ale już zdecydowanie powyżej zwykłego stanu operacyjnego. Czy jakiegokolwiek działania w tym aspekcie zostały już przez ministerstwa podjęte? Mam tutaj na myśli, czy zostało zasygnalizowane do pana premiera czy na przykład do ministra spraw wewnętrznych i administracji, że rozbudowa tego rodzaju zdolności, tego rodzaju kompetencji jest nam po prostu potrzebna, zważywszy na wagę projektów, które są w tym momencie realizowane. Bezpieczeństwo energetyczne Polski coraz bardziej zaczyna zależeć od funkcjonowania i naszych portów, i naszych terminali. Morskie farmy wiatrowe, chciał, nie chciał, również są bardzo intensywnie budowane, więc jest ogrom wyzwań. Natomiast mam wrażenie, że kwestia bezpieczeństwa jest przemilczana. W związku z tym, już konkludując, moje pytanie, czy przedstawiciele ministerstw są w stanie tu wskazać, czy jakieś działania w tym temacie zostały podjęte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy któryś z panów będzie mógł odpowiedzieć? Bardzo proszę, panie komandorze.

Szef wydziału w Oddziale Rodzajów Sił Zbrojnych Zarządu Planowania Operacyjnego – P3 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego kmdr por. Roman Jurak:

Szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że kwestia bezpieczeństwa, tak jak tutaj pan poseł powiedział, jest dosyć skomplikowana. Jesteśmy w czasie pokoju, nie jesteśmy w czasie wojny. Wobec powyższego dostrzegamy złożoną sytuację. Wojsko reaguje elastycznie na zmieniającą się sytuację. Przede wszystkim polega to na tym, żeby dać siłom zbrojnym swobodę operacyjną w działaniach na polskich obszarach morskich. W związku z tym została uchwalona ustawa „Bezpieczny Bałtyk”, która daje siłom zbrojnym, konkretnie Marynarce Wojennej i siłom powietrznym, możliwość reagowania na zagrożenia hybrydowe, które mogą pojawić się na naszych obszarach morskich. Uzyskaliśmy możliwość tzw. samoobrony instalacji, które są projektowane i które są już w fazie budowy. O konkretach, o planach operacyjnych, o planach użycia Marynarki Wojennej w czasie obecnym, czyli w czasie zagrożenia, nie będę mówił, dlatego że nie jest to przedmiotem dyskusji. W związku z powyższym ustawa „Bezpieczny Bałtyk” daje nam możliwość reagowania w czasie pokoju na zagrożenia hybrydowe.

Teraz podam następujący przykład. Nie stwierdziliśmy zagrożeń wypadków hybrydowych na polskich obszarach morskich. Gdzieś tam były rwane kable, w Finlandii, w Estonii, były statki, które ciągnęły kotwice, były różne rzeczy. U nas jakoś się to nie zdarza, ponieważ nie mogę

powiedzieć, że strona przeciwna czy inni również obserwują, co się u nas dzieje. My idziemy naprzód, mamy odpowiednie zaplecze prawno-legislacyjne i możemy elastycznie reagować na wszystkie zagrożenia. Cały czas prowadzimy operację „Zatoka”. Jak państwo wiecie, polega to na ochronie i monitorowaniu infrastruktury podwodnej i reagowaniu na zagrożenia ze strony innych jednostek, tudzież sił, które operują, przepływają na polskich obszarach morskich. Reagujemy elastycznie na ich niebezpieczne lub potencjalnie niebezpieczne zachowania. W ramach operacji NATO-wskiej „Baltic Sentry”, która polega również na reagowaniu na niebezpieczne zachowania, szczególnie operatorów czy statków ze strony potencjalnego przeciwnika, są zespoły NATO-wskie, które operują elastycznie w rejonie Bałtyku w stosunku do stwierdzonego zagrożenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Kto z państwa chce zabrać głos? Pan minister może jeszcze uzupełnić wypowiedź. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Uzupełniając przedstawione propozycje, chcę jeszcze zwrócić uwagę na jedną kwestię, która może być istotna z punktu widzenia poruszonego przez pana przewodniczącego tematu. Mianowicie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji przygotowuje rozwiązania pozwalające na stworzenie specjalnej komórki, która nazywa się Centrum Bezpieczeństwa Morskiego, która będzie dwadzieścia cztery na siedem patrolować i współpracować ze wszystkimi służbami w ramach bezpieczeństwa wybrzeża, właśnie coś w stylu coast guard. W realizację tego przedsięwzięcia będzie zaangażowana nasza administracja morska, oprócz Straży Granicznej oczywiście Urzędy Morskie w Szczecinie i w Gdyni. Pozwoli to na pełną koordynację, będzie jedno miejsce operacyjne dla realizacji działań, które są związane z bezpieczeństwem.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą krytyczną, o których mowa w tytule, chciałbym tylko zwrócić uwagę, że lista obiektów, które znajdują się w katalogu infrastruktury krytycznej, ma charakter niejawnny. Takie informacje nie są upubliczniane w tak szczegółowy sposób. I to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To znaczy, że jeżeli port w Kołobrzegu będzie infrastrukturą krytyczną, to nie będziemy o tym w ogóle wiedzieli, dlatego że to będzie tajemnica, a nie jest tajemnicą, że na przykład TVN jest infrastrukturą krytyczną, Polsat jest infrastrukturą krytyczną? To nie jest tajemnica, a to będzie tajemnicą? Nie zrozumiałem tego albo może zrozumiałem inaczej.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Krótko mówiąc, czy port w Kołobrzegu będzie albo jest infrastrukturą krytyczną?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, jako poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej ma pan z urzędu dostęp do informacji o charakterze niejawnym. Myślę, że jest to najlepsza odpowiedź na tę kwestię.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Nie ma dalszych chętnych do zadawania pytań. Mam przekonanie, że jak powstanie program funkcjonalno-użytkowy, będziemy chcieli mieć informacje po jego ukończeniu o podziale środków i zadań w tym zakresie. Będzie to należało do pana prezesa. Jeżeli pan prezes chciałby jeszcze dodać dwa słowa, to bardzo proszę.

Prezes Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu Artur Lijewski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym, żeby w przestrzeni publicznej nie została narracja, a mam takie przekonanie, że to my jako zarząd portu jesteśmy winni temu, że nie znaleźliśmy się w KPO i nie mamy dokumentacji technicznej na przebudowę wejścia do portu. Ustawa o portach i przystaniach morskich jest tak skonstruowana, że jako podmiot zarządzający portem, który ma 40% terenów portowych, ustawowo odpowiadam za jego rozwój. Jestem z tego rozliczany między innymi też przez Najwyższą Izbę Kontroli, więc będę czynił wszelkie

starania ku temu, żeby wypełnić zapis ustawowy. Dzisiaj debatowaliśmy na temat przebudowy wejścia do portu w celu możliwości rozwoju potencjału, który jest w porcie, a nie bieżącego utrzymania, żeby porty nie były po prostu zamknięte, tylko żeby funkcjonowały, dlatego że dzisiaj taka rzecz dzieje się na Bałtyku wśród małych portów.

Chciałbym jeszcze pozostawić jedną myśl. Może jest też czas na to, żeby ustawę o portach i przystaniach morskich zrewidować pod kątem właśnie małych portów, ponieważ ustawa powstała 30 lat temu. Dotyczy generalnie dużej czwórki: Szczecina, Świnoujście, Gdyni, Gdańsk, ale może w dobie rzeczy, które dzieją się dzisiaj, konfliktów międzynarodowych, trzeba by było przyjrzeć się właśnie temu, jak postrzegać małe porty. My wyszliśmy z inicjatywą dwa lata temu, żeby dokonać dokumentacji przebudowy wejścia do portu, która łączy trzech interesariuszy, Urząd Morski w Szczecinie i szeroko rozumiane siły zbrojne. Z pozycji spółki, małej spółki prawa handlowego, która zarządza małym portem, który w ustawie o portach i przystaniach morskich jest gdzieś tam na samym końcu, podobnie jak i inne porty, jest to naprawdę bardzo trudne. Bardzo dziękuję panu ministrowi, który czyni starania w celu podjęcia jakichś środków, stara się o to, żeby znalazły się środki finansowe na tę inwestycję. Tak samo oczekiwałem, że ze strony MON-u również będzie wsparcie w części należącej do MON-u, ponieważ przebudowa nie jest tylko po to, żeby w Kołobrzegu było lepiej czy w regionie było lepiej. Proszę państwa, my mówimy o transformacji energetycznej kraju, my mówimy o wywozach ładunków z Ukrainy. Nie dlatego mamy spadek ładunków, że nie chce nam się ich przeładowywać, tylko dlatego, że w ustawie ktoś zapomniał dopisać port w Kołobrzegu, że jest tam możliwość tranzytu zboża z Ukrainy. Nie chciałbym zostawić państwa w przekonaniu, że źle wykonujemy swoją pracę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Pan Poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

W takim razie pytanie chyba do pana ministra infrastruktury. Władysławowo, Łeba i Darłowo są i będą portami serwisowymi, a Kołobrzeg nie dostał środków z KPO. Jest to dla nas niezrozumiałe i bardzo przykre. Proszę wytłumaczyć, dlaczego tak się stało.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Czy pan minister może odpowiedzieć?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście, że mogę. Szanowny panie pośle, jeżeli chodzi o porty serwisowe, czyli Ustkę i Łebę, to porty te zostały wskazane jako porty serwisowe przez poprzedni rząd, który pan wspierał. Nie było tam portu w Kołobrzegu, w ogóle nie było żadnego zachodniopomorskiego portu. Jeżeli chodzi o kwestie związane z Władysławowem, też oczywiście tego nie było. Przy realizacji działań, do których się zobowiązaliśmy, konieczne było ukończenie realizacji tych inwestycji do połowy obecnego roku. Po to, żeby wystartować z inwestycjami, należało mieć już nie tylko całą dokumentację, ale także pozwolenia na budowę. I powtórzę jeszcze raz, że tylko z tego powodu Darłowo zostało zaakceptowane przez Komisję Europejską jako port, który może mieć charakter serwisowy. Dlatego oprócz portu instalacyjnego w Gdańsku, który jest realizowany w ramach portu zewnętrznego, gdzie dla grupy PGE budowany jest terminal instalacyjny za kwotę blisko 1 mld zł, były wskazane jeszcze dwa porty serwisowe, Ustka i Łeba. Dzięki temu, że miasto i urząd morski miały przygotowaną dokumentację i pozwolenia na budowę, przy rewizji Krajowego Planu Odbudowy możliwe było wyrażenie zgody przez Komisję Europejską na sfinansowanie tych prac z Krajowego Planu Odbudowy, ze środków, które stanowią bezzwrotną dotację. Jest tu kwestia tylko i wyłącznie zgodności ze wszystkimi procedurami. Jeżeli będziemy mieli decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest elementem programu funkcjonalno-użytkowego, będziemy mogli oszacować koszty realizacji tego przedsięwzięcia. Wtedy działania związane z modernizacją infrastruktury, która jest związana z nabrzeżami, będą musiały być realizowane równoległe z kwestiami, o których mówił pan dyrektor Wojciech Zdanowicz, czyli z pogłębieniem i poszerzeniem toru podejściowego, dlatego że muszą one być realizowane jednocześnie. Nie da się pogłębić i poszerzyć toru wodnego bez modernizacji nabrzeży, szczególnie tych, które znajdują się w części zachodniej, będącej pod nadzorem Ministerstwa Obrony Narodowej. Myślę, że po otrzymaniu szczegółowych informacji wynikających z programu funkcjonalno-użytkowego będziemy mogli przedstawić kolejne kroki związane z realizacją działań

o charakterze inwestycyjnym w tym zakresie. Ale podkreślę jeszcze raz, że niezbędna jest tutaj współpraca z Ministerstwem Obrony Narodowej, które nadzoruje znaczącą część portu.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Na naszym dzisiejszym spotkaniu padło dużo optymistycznych deklaracji. Myślę, że przy pojawieniu się programu funkcjonalno-użytkowego będziemy również zainteresowani jakością i trwałością.

Na tym, proszę państwa, wyczerpaliśmy porządek dzienny naszego dzisiejszego spotkania. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo za udział.