

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 50)**

■ **KOMISJI OBRONY NARODOWEJ
(NR 35)**

z dnia 23 stycznia 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 50)

Komisji Obrony Narodowej (nr 35)

23 stycznia 2025 r.

Komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Obrony Narodowej, obradujące pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, rozpatrzyły:

- **informację na temat planów rozwoju portu Kołobrzeg ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji związanych z rozbudową portu (infrastruktura krytyczna) oraz przebudową infrastruktury dostępowej do portu i kanału portowego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Cezary Tomczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, wiceadmirał **Jarosław Wypijewski** dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, kmdr **Artur Ciura** szef Oddziału Techniki Morskiej Inspektoratu Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych wraz ze współpracownikami, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Anna Mieczkowska** prezydent Kołobrzegu wraz ze współpracownikami, **Artur Lijewski** prezes zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., **Olgierd Geblewicz** marszałek województwa zachodniopomorskiego oraz **Janusz Gromek** senator.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Kamil Strzępek**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, wraz z kolegą przewodniczącym otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Obrony Narodowej. Temat dotyczy 2 kwestii, tj. bezpieczeństwa i rozwoju infrastruktury portowej. Dlatego mamy tak wyjątkowy skład. Temat jest bardzo ważny. Linia brzegowa Rzeczypospolitej jest bardzo długa na tle innych państw europejskich, a jednocześnie w dalszym ciągu jest mało wykorzystywana. Na przestrzeni ostatnich lat to się systematycznie zmienia, ale w dalszym ciągu staramy się, żeby to było optimum. Do tego jeszcze wiele brakuje i w zakresie marynarki handlowej i w zakresie Marynarki Wojennej.

Witam państwa bardzo serdecznie. Poproszę o zabranie głosu panów ministrów. Zacznie pan minister Tomczyk. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Cezary Tomczyk:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, widzę, że z nami jest też pan marszałek Geblewicz na zdalnym połączeniu. Bardzo mi miło, panie marszałku. Sprawa jest rzeczywiście bardzo ważna. Bardzo się cieszę, że jest tu dzisiaj tak szacowne grono państwa posłów i posłanek, ale też ludzi, którzy są żywotnie zainteresowani tą sprawą. Jest z nami pani prezydent Kołobrzegu. Myślę, że to też pokazuje, jak ważna jest dzisiaj współpraca i kooperacja pomiędzy samorządem gminy i samorządem wojewódzkim, a rządem i konkretnymi resortami. To, jaki skład jest dzisiaj na sali pokazuje też, jak ważna jest ta kwestia.

Przedstawię pokrótce kalendarium tego, co działo się w tej kwestii w ciągu ostatniego roku, bo rzeczywiście ta historia w jakimś sensie zaczęła się prawie dokładnie rok temu. Później poproszę o uzupełnienie pana generała Sankowskiego, który jest dyrektorem Departamentu Infrastruktury i tą sprawą zajmuje się od samego początku.

Szanowni państwo, Wysokie Komisje, współpraca pomiędzy Zarządem Portu Morskiego Kołobrzeg a Ministerstwem Obrony Narodowej została zainicjowana w grudniu 2023 r. poprzez wystąpienie prezesa Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg do ministra obrony narodowej – 14 grudnia 2023 r. – z propozycją zorganizowania spotkania w sprawie planów rozwoju portu Kołobrzeg. W efekcie powyższego Departament Infrastruktury przeprowadził w dniu 18 stycznia 2024 r. spotkanie z zainteresowanymi stronami poświęcone omówieniu przedmiotowego zagadnienia oraz wypracowaniu kierunków dalszego działania. W konsekwencji 27 sierpnia 2024 r. zostało podpisane porozumienie trójstronne pomiędzy zarządem Portu Morskiego w Kołobrzegu, dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie i ministrem obrony narodowej. Ze strony ministra obrony narodowej porozumienie zostało podpisane przez sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej pana ministra Pawła Bejdę. Treść dokumentu jest znana.

To porozumienie przewiduje m.in., że port planuje poszerzyć i pogłębić tor wodny umożliwiając wchodzenie do portu większych jednostek transportowych i pasażerskich. Mówimy tutaj o przebudowie w zakresie nieruchomości resortu obrony narodowej, która polegać będzie zasadniczo na przebudowie nabrzeża. To będzie skutkowało przesunięciem nabrzeża sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w głąb łądu. Zatem część terenu zamkniętego zostanie docelowo przekazana poza resort obrony narodowej. Nabrzeże zostanie odbudowane w ramach inwestycji przez ZPM Kołobrzeg. ZPM Kołobrzeg będzie się ubiegał o pozyskanie dofinansowania inwestycji z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz z innych źródeł finansowania. Dzisiaj ta dyskusja się toczy. To jest też przedmiotem prac tego zespołu. Dziękuję wszystkim, którzy zaangażowali się w tę kwestię. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że port w Kołobrzegu ma istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa i z punktu widzenia naszych interesów narodowych. Oczywiście, nie o wszystkich rzeczach możemy tutaj powiedzieć. Natomiast na pewno dialog z samorządem w tym zakresie będzie kontynuowany. Oczywiście, niezbędna wydaje się tutaj pomoc samorządu wojewódzkiego. Bardzo liczę na pomoc pana marszałka Geblewicza. Uważam, że z tej perspektywy jest ona dla nas kluczowa.

Aktualnie strona wojskowa oczekuje na zajęcie stanowiska przez ZPM Kołobrzeg w sprawie tego projektu. 20 grudnia 2024 r. odbyło się spotkanie strony wojskowej z prezesem i pracownikami ZPM Kołobrzeg połączone z wizją lokalną na terenie Portu Wojennego w Kołobrzegu. Strona wojskowa przekazała na ręce prezesa ZPM Kołobrzeg finalną wersję projektu porozumienia technicznego. Z punktu widzenia resortu obrony narodowej najważniejsze jest to, żeby nasze wszystkie interesy, czyli interesy sił zbrojnych, były nie tyle zachowane, co rozwijane. Mamy duże plany z punktu widzenia tego, o czym ostatnio mówił także premier Tusk i o czym mówią premierzy krajów basenu Morza Bałtyckiego. Kwestia rozwoju portu wpisuje się w tę strategię. Poproszę teraz pana generała Sankowskiego o uzupełnienie informacji. Bardzo dziękuję.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej gen. bryg. Jacek Sankowski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jak widać, działania sił zbrojnych, Ministerstwa Obrony Narodowej, Marynarki Wojennej i wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za szeroko pojętą logistykę i zabezpieczenie operacyjne państwa wskazują, że port w Kołobrzegu jest portem istotnym dla sił zbrojnych, utrzymywanym w dobrym stanie technicznym. Port ma dość ważne znaczenie. Z uwagi na klauzulę tego spotkania nie mogę tego tematu rozwijać. Podjęliśmy wszystkie działania na szczeblu technicznym, żeby wspierać i umożliwić rozwój portu. Oczywiście, z zachowaniem zdolności operacyjnych. Z naszego punktu widzenia bardzo istotnym elementem jest to, żeby rozwój tego portu – nie tylko z uwagi na aspekty operacyjne, ale też gospodarcze – był kontynuowany. Liczymy tutaj na współpracę całego państwa, żeby rozwinąć tę infrastrukturę nie tylko w rozumieniu gospodarczym, ale także operacyjnym. Melduję, że skończyłem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze... Teraz pan minister Marchewka. Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, panie ministrze, szanowni goście, rzeczywiście te działania, które zostały przedstawione przez pana ministra Tomczyka, dotyczą działań wymagających współpracy pomiędzy zarządem Portu Morskiego, który jest w gestii samorządu lokalnego, a równocześnie administracji morskiej, którą jest Urząd Morski w Szczecinie, a także Ministerstwa Obrony Narodowej. Na początku chcę państwu powiedzieć tytułem wprowadzenia, że obecny model rozwoju portów morskich jest ukształtowany przepisami ustawy z 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Ta ustawa stanowi, że o formie zarządzania małymi portami decyduje właściwa gmina. W efekcie tego portem w Kołobrzegu zarządza spółka komunalna Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg. Zgodnie z art. 7 ustawy o portach i przystaniach morskich za zadania dotyczące prognozowania, programowania i planowania rozwoju portów oraz budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej odpowiada właśnie podmiot zarządzający portem.

Jak pan minister wspomniał, 27 sierpnia ubiegłego roku zostało zawarte porozumienie pomiędzy Zarządem Portu Morskiego Kołobrzeg, ministrem obrony narodowej i Urzędem Morskim w Szczecinie. Wszystkie 3 strony zobowiązały się do współpracy w ramach 3 działań. Po pierwsze, w zakresie przebudowy przyczółku falochronu zachodniego w Porcie Morskim Kołobrzeg. Po drugie, w zakresie przebudowy nabrzeża sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w porcie morskim w Kołobrzegu o długości ok. 250 m oraz inwestycji towarzyszących, które są ściśle związane z tą przebudową. Po trzecie, w zakresie przebudowy infrastruktury dostępowej do portu i kanału portowego w granicach portu morskiego Kołobrzeg. Chciałbym państwu powiedzieć o działaniach, które są realizowane przez administrację morską, czyli przez Urząd Morski w Szczecinie. Właśnie w ramach tych działań dyrektor urzędu morskiego zobowiązany jest do realizacji działań związanych z przebudową i modernizacją infrastruktury dostępowej do portu, w tym przede wszystkim z przesunięciem ostróg falochronu, które są na wejściu do portu po stronie zachodniej, likwidacją zwojeń kanału portowego na wysokości nabrzeża wydowego oraz pogłębieniem kanału portowego i toru podejściowego wraz z obrotnicą. To są te działania, które są po stronie Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Według naszych analiz działania związane właśnie z przesunięciem ostróg przy wejściu do portu i mówiąc wprost ścięciem nabrzeża wydowego – co pozwoliłoby na poszerzenie portu wejściowego do portu – to jest koszt szacowany na ok. 40 mln zł. Mówimy tylko o tych działaniach, które są stricte związane z planami i odpowiedzialnością Urzędu Morskiego w Szczecinie. Jeśli chodzi o działania związane z przystosowaniem toru podejściowego chcę państwu powiedzieć, że w tym roku w budżecie państwa mamy zabezpieczonych 40 mln zł właśnie na przygotowanie torów podejściowych do mniejszych portów. Czyli do tych, które nie są wpisane do ustawy. Które nie są portami strategicznymi dla gospodarki narodowej, czyli portami w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni. Na ten cel mamy w tym roku przeznaczone 40 mln zł. Również działania związane z udrożnieniem toru podejściowego do portu w Kołobrzegu będą realizowane w ramach tych działań.

Jeżeli mówimy o szansach dla portu w Kołobrzegu, to chcę państwu powiedzieć, że niezwykle istotna szansa otwiera się przed rozwojem portu w ramach Krajowego Planu Odbudowy. W ubiegłym roku została zatwierdzona lista portów, które mają charakter serwisowy. To są porty w Ustce, Łebie i w Darłowie. To są porty, dla których były przygotowane szczegółowe dokumentacje projektowe wraz z pozwoleniami na budowę w niektórych miejscach. To pozwoliło na rozpoczęcie tych procesów tak, żeby zostały zakończone do połowy 2026 r., bo takie jest wymaganie Komisji Europejskiej, jeśli chodzi o realizację działań związanych z Krajowym Planem Odbudowy. Zdajemy sobie sprawę z tego, że prawdopodobna jest rewizja Krajowego Planu Odbudowy. Wtedy będą mogły zostać przeanalizowane kolejne projekty, które potencjalnie mogłyby zostać sfinansowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Natomiast chcę podkreślić, że tutaj niezbędne jest podjęcie działań, które mają charakter rozpoczynający dla tych inwestycji, a przynajmniej dokumentacji projektowej tak, aby zakończyć te inwestycje w połowie 2026 r., bo takie są wymagania przy realizacji tego programu. Chcę państwu powiedzieć, że z naszego punktu widzenia – Ministerstwa Infrastruktury nadzorującego urzędy morskie i Urząd Morski w Szczecinie, który odpowiada za te działania – jesteśmy w pełni otwarci na tę współpracę. Podejmujemy działania, które będą służyć temu porozumieniu. Wraz z panem ministrem Tomczykiem i Zarządem Portu Morskiego

jesteśmy w stanie bardzo mocno wspierać port. Po to, żeby ten potencjał gospodarczy dla Kołobrzegu został zwiększony. Oczywiście, wszystko zależy od warunków atmosferycznych. Od pogody. Przy naprawdę dobrych warunkach już dzisiaj do portu w Kołobrzegu mogą wpływać statki o zanurzeniu do 5,5 m i o długości nawet 100 m. Jeżeli podejście do samego portu zostałyby poszerzone dzięki tym działaniom, o których mówiliśmy, a tor wodny zostałby jeszcze pogłębiony, poprawiłoby to możliwości przyjmowania większych statków. Ewidentnie byłby to impuls rozwojowy dla całego kołobrzесьkiego portu.

Przygotowujemy się do działań związanych z uzupełnieniem listy w ramach Krajowego Planu Odbudowy, ale tutaj – oczywiście – niezbędna będzie praca do wykonania po stronie Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg, czyli spółki komunalnej. Po to, żebyśmy te działania mogli wspierać jako ministerstwo, bo widzimy wielką szansę w tym, żeby to wykorzystać. Nie ukrywam, że wszystko zależy od dobrego przygotowania dokumentów w odpowiednim czasie. Tak, aby wykorzystać czas, który pozostał nam do połowy 2026 r. To jest duże wyzwanie, ale możliwe do zrealizowania. Jeśli chodzi o pytania i szczegółowe informacje, to są tu przedstawiciele naszych służb. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – pan dyrektor Zdanowicz – oraz pan Paweł Krężel dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury. Jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Poproszę też pana prezesa Lijewskiego z portu w Kołobrzegu. Zdaje się, panie prezesie, że ma pan prezentację.

Prezes zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Artur Lijewski:

Dzień dobry. Szanowni panowie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, bardzo dziękujemy za umożliwienie rozmowy i debaty na temat rozwoju portu w Kołobrzegu, a tym samym rozwoju wszystkich małych portów. Na początku można byłoby sobie zadać pytanie – dlaczego dzisiaj rozmawiamy o małych portach? Dzisiejsza sytuacja geopolityczna, jak również transformacja energetyczna kraju zwróciły oczy właśnie na małe porty. Widzimy, jakie prace są potrzebne, żeby dostosować małe porty do dzisiejszych funkcji. Trochę wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom prognozujemy rozwój i przystosowanie portu do zmieniającej się sytuacji, m.in. na Bałtyku. Muszę podkreślić, że jako port w Kołobrzegu – jako komunalny port w Kołobrzegu – wychodzimy poza zapisy ustawy o portach i przystaniach morskich. Przez ostatnie 20 lat odzyskiwaliśmy tereny portowe i nabrzeża od prywatnych podmiotów. Te tereny, które w wyniku transformacji kraju i zmiany modelu funkcjonowania portów były rozprzedane prywatnym właścicielom. Działamy w poczuciu obowiązku wynikającego z niedoskonałej dla małych portów ustawy o portach i przystaniach morskich, której zapisy zderzają się z realiami codziennego życia.

Właśnie dlatego wystąpiliśmy jako lider i przyjęliśmy na siebie rolę lidera w porozumieniu na rzecz rozwoju portu. Zrobiliśmy to w poczuciu obowiązku. Na własny koszt realizujemy dokumentację, o której panowie ministrowie już mówili. Finalnie dokonamy przygotowania projektu technicznego, przygotowując się do inwestycji. Do inwestycji, która wykracza poza ramy naszych zadań opisanych w ustawie o portach. To będzie inwestowanie w obcy środek trwały. Oczywiście, są to zadania inwestycyjne, których ani port, ani gmina jako jedyny właściciel spółki nie są w stanie sfinansować. W ostatnim czasie przyświeca nam również bezpieczeństwo i obronność. To wspólne stanowisko jest również odpowiedzią na eskalację działań dywersyjnych na Bałtyku oraz na rosnące zagrożenia. Patrząc na te wszystkie aspekty i właśnie w takim poczuciu podjęliśmy się realizacji tych zadań. Na pierwszym slajdzie mamy rzut portu w Kołobrzegu. Port pełni wszystkie funkcje, które są realizowane w dużych portach. Jako jeden z nielicznych małych portów realizuje wszystkie funkcje. Oczywiście, typowe dla małych portów funkcje – pasażerska i jachtowa – też mają swoje miejsce po wschodniej stronie portu.

Mamy funkcję przeładunkową. Tutaj chciałbym zaznaczyć, że jako pierwsi po rozpoczęciu działań wojennych w Ukrainie przetransportowaliśmy w tranzycie zboża. Zrobiliśmy to przy pomocy wagonów kolejowych boczną koleją. Jedyną, która jest na środkowym wybrzeżu w porcie. Bocznicą, która może być również wykorzystywana do celów militarnych. A będzie na pewno, jeżeli będzie taka potrzeba. Oczywiście, nie tylko zboże. W momencie, kiedy duże porty były zajęte przez import węgla spoza Polski, wiele grup ładunków zostało wypartych

z dużych portów. Wtedy właśnie małe porty przejęły rolę przeładunku tych ładunków, żeby udrożnić transport w naszym kraju. Dzięki transportowi zboża z Ukrainy wytworzył się nowy korytarz transportowy, który pokazuje, że port w Kołobrzegu nie ma znaczenia portu regionalnego czy wojewódzkiego, ale wychodzi poza region. W małym stopniu wspiera państwo także w tym zakresie. Nie tylko w militarnym. Funkcja jachtowa i – oczywiście – funkcja rybacka. To jeden z największych ośrodków na środkowym wybrzeżu, z największym wolumenem przeładunku ryb i z największą bazą rybacką. Pomimo tego, że mamy dzisiaj kierunek, który idzie w stronę likwidacji jednostek rybackich, w Kołobrzegu tych jednostek wcale tak nie ubywa, ponieważ z publicznych przystani małe jednostki też do nas zawijają. Rozmawiamy też z kontrahentami zagranicznymi o przeładunku ryb u nas w porcie, więc funkcja rybacka na pewno nie zaniknie w porcie w Kołobrzegu.

Warta podkreślenia jest funkcja stoczniowa. To jedyna funkcjonująca, działająca i produkująca jednostki. Jedyna czynna. Jest to też wartość dodana dla tego portu. Później wytłumaczę, dlaczego. Oczywiście, to też funkcja militarna po zachodniej stronie nabrzeża kanału portowego. Co nas wyróżnia, że możemy aż tyle zrobić? Na pewno pierwsza rzecz, to obwodnica, która z drogi S6 bezpośrednio, z pominięciem miasta, umożliwia skomunikowanie się z portem. Czyli jakiegokolwiek transporty czegokolwiek – nie tylko przeładunków, ale także innych materiałów, które będą potrzebne czy sprzętów militarnych – mogą się odbywać bezkolizyjnie. Oczywiście, jest bocznica, o której już powiedziałem. To jedyna czynna bocznica kolejowa, która kończy się przy nabrzeżu. Co robimy dalej? Już dzisiaj jesteśmy gotowi do tego, żeby być portem serwisowym. Mamy podpisane listy intencyjne nie tylko z deweloperami, ale również z operatorami i współoperatorami farm wiatrowych, żeby mogli ulokować swoją bazę właśnie na terenie portu w Kołobrzegu. Natomiast ich oczekiwania z uwagi na to, że największe moce będą produkowane na tzw. diademie w bliskim sąsiedztwie Kołobrzegu powodują, że jest tym tak duże zainteresowanie. Musieliśmy w taki sposób zaprogramować ruch w porcie, żeby odbywał się bezkolizyjnie dla wszystkich funkcji. I dla funkcji militarnej i dla funkcji związanej z transformacją energetyczną kraju. To już dzisiaj mamy.

Co udało nam się jeszcze zrobić, dzięki naszej aktywności? Miasto – gmina miasta Kołobrzeg – od 1 stycznia 2025 r. pozyskało dla miasta kolejne tereny miejskie. Część z tych terenów będzie przeznaczona na strefę inwestycyjną tzw. suchego portu. Jesteśmy w trakcie opracowania koncepcji zagospodarowania tego terenu m.in. pod zaplecze portowe, ale nie tylko. Jeżeli będzie u nas baza serwisowa pola o produkcji największej mocy, to może się okazać, że to będzie dobre, dogodne miejsce chociażby do lokowania magazynów energii. Oczywiście, nasze otoczenie i najbliższe sąsiedztwo to poligony w Świdwinie i Drawsku oraz 12. Pułk Logistyczny w Kołobrzegu. To są argumenty, które przemawiają za słusznością i ważnością tej przebudowy w porcie. Proszę państwa, o co chodzi w tej całej przebudowie? Mówimy o przebudowie wejścia do portu. To nie są jakieś inwestycje rzędu kilku miliardów złotych. To jest kilkaset milionów złotych. Proszę państwa, przy niewielkich nakładach możemy nie tylko przyspieszyć wzrost gospodarczy środkowego wybrzeża, ale także wzmocnić siłę naszego wybrzeża. Właśnie tutaj powstało wąskie gardło. Przy przebudowie wejścia do portu, która odbyła się 15 lat temu, powstał ten klin, który determinuje wielkość jednostek, które mogą wejść do portu.

Jednostki 15 m szerokie i 100 m długie o zanurzeniu do 5,5 m to są nietypowe jednostki. Dzisiaj takie jednostki są już wycofywane z Bałtyku. Są jednostki szesnastometrowe. O szerokości 16 m. Takie jednostki są dzisiaj pożądane. To są wielkości, o które walczymy. Oczywiście, na wejściu do portu mamy też tereny sił zbrojnych. Tutaj właśnie jest rzeczona nabrzeże do przebudowy. Jest to na samym wejściu do portu. To jest nasze wąskie gardło, które blokuje rozwój i potencjał rozwoju pozostałych funkcji portowych, jak i możliwość zaproszenia nowych funkcji portowych do portu. Oczywiście, w ramach tej przebudowy należy pogłębić kanał portowy wraz z obrotnicą. Cała wartość tych prac jest szacowana dzisiaj na ok. 200 mln zł. W porównaniu do innych zadań inwestycyjnych jest to naprawdę bardzo niewiele. Natomiast wykonanie całości wszystkich prac od początku do końca przez wszystkich interesariuszy zawiedzie nas do sukcesu i do wykorzystania tego portu. Nie możemy pominąć żadnego elementu.

Jesteśmy w trakcie wyłaniania wykonawcy, który wykona dokumenty środowiskowe i dokumenty techniczne doprowadzające nas do PFU. Tak, żebyśmy mogli realizować

to zadanie inwestycyjne. Natomiast możemy śmiało powiedzieć, że odbudowa nabrzeży w uzgodnionym kształcie i ukształtowanie nabrzeży w porcie w Kołobrzegu na pewno przyczyni się do wzrostu znaczenia portu militarnego w Kołobrzegu, co przełoży się na wzmocnienie potencjału obronnego naszego kraju. Dziękuję bardzo za umożliwienie mi wystąpienia. Jeżeli będą jakieś pytania, to – oczywiście – z chęcią udzielę odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Jest z nami też pan admirał Wypijewski. Panie admirale, czy chciałby pan coś dodać w kontekście znaczenia tego portu. Drodzy państwo, zakładam, że jeżeli mamy tak mało czasu na zrealizowanie tej inwestycji, to jest to ostatni moment, żeby dokonać jakichkolwiek modyfikacji w tym planie.

Dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi Biura Bezpieczeństwa Narodowego wiceadmiral Jarosław Wypijewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem serdecznie podziękować za możliwość wypowiedzi. Każda inwestycja w zakresie infrastruktury krytycznej wykonywana na potrzeby sił zbrojnych lub umożliwiająca ich użycie, jest inicjatywą jak najbardziej pożądaną ze strony Biura Bezpieczeństwa Narodowego prezydenta. Tak że tutaj tylko mogę się cieszyć, że w porozumieniu i zgodzie następują kolejne fazy i ten projekt będzie realizowany. Mogę tylko podziękować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Kto chciałby zabrać głos? Pani prezydent? Bardzo proszę.

Senator Janusz Gromek:

Janusz Gromek, senator Rzeczypospolitej Polskiej. Były prezydent Kołobrzegu przez 12 lat. Proszę państwa, ja też żyję sprawą portu kołobrzegskiego. Pamiętam, że ileś lat temu – poseł Hoc też to pamięta i pani prezydent – kiedy była realizacja naprawy czy remontu dużego portu pasażersko-turystycznego, musieliśmy m.in. uzyskać pozytywną opinię i wybudować w tej części tory na potrzeby MON. Po coś to robiliśmy, żeby to nie było robione w pustostanie. Ale pewne fakty. Chciałem podziękować przewodniczącym za organizację posiedzenia tych 2 Komisji, tak bardzo ważnego nie tylko dla Kołobrzegu i dla regionu, ale także dla Polski. W świetle tego, co się dzieje – w tym wojny na Ukrainie – nie wiadomo, co się wydarzy. Są ruchy jednego i drugiego ministerstwa, które bardzo mocno myślą o tym, żeby wzmocnić bezpieczeństwo i obronę portu kołobrzegskiego.

Kołobrzeg – po części Trójmiasta i kompleksu Świnoujście-Szczecin – jest chyba portem najbardziej nadającym się do tego, żeby był trzecim ważnym obiektem, który może spełniać się jako port pod każdym względem – serwisowym, gospodarczym i militarnym. Teraz mamy kilka bardzo ważnych elementów. Położenie. To, co mówił pan prezes, ale nie do końca. W inne porty środkowego wybrzeża trzeba byłoby zainwestować 1 mld zł albo i więcej, żeby je przystosować. A w Kołobrzegu trzeba 200–250 mln zł. Jesteśmy bardzo ładnie skomunikowani. Mamy S6 i już niedługo S11 do Poznania. Bardzo blisko mamy lotnisko. To jest też bardzo ważne. Ważne jest to, że pewne jest jedno. To, że miasto – czytaj Zarząd Portu Morskiego – nie będzie w stanie realizować nie swoich zadań. Zadań Ministerstwa Obrony Narodowej czy innych jednostek polskiego rządu. Dzisiaj przeczytałem taką informację, że w związku z planowanym przez NATO utworzeniem straży bałtyckiej, co ogłoszono na szczycie w Helsinkach, port Kołobrzeg może stanowić miejsce bazowania dla jednostek wykonujących zadania w tym zakresie. To jest też niezmiernie ważne i dla NATO, i dla Europy, i dla Polski. Jeszcze raz mówię, że port kołobrzegski jest jak najbardziej portem dającym największe możliwości przy konieczności wydatkowania najmniejszej kwoty. Może być dobrym portem pod każdym względem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, szanowni państwo. Spokojnie. Pani prezydent. Potem pan poseł Hoc. Widzę, że się zgłasza. Pan poseł Lubczyk. Tak?

Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska:

Panowie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, dla porządku, bo wiem, że są różne sposoby prowadzenia obrad. Teraz nie było żadnego pytania, ale co do zasady, kiedy pojawią się jakieś pytania, od razu przekażę głos stronie rządowej, żeby było bardzo transparentnie i żeby od razu padały odpowiedzi. Bardzo proszę, pani prezydent.

Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska:

Raz jeszcze chciałabym podziękować za zainteresowanie sprawą portu w Kołobrzegu. Kołobrzeg jest znany przez wszystkich w Polsce jako największe w Polsce uzdrowisko. Tak jest w istocie i bardzo pielęgnujemy tę funkcję. Funkcja portowa miała szansę rozwijać się równocześnie, choć nie tak intensywnie, jak funkcja turystyczno-uzdrowiskowa. Czas COVID-u pokazał samorządowcom – szczególnie w Kołobrzegu – że bardzo potrzebujemy dywersyfikacji gospodarki jednoimiennej. Podstawą gospodarki Kołobrzegu jest głównie turystyka wypoczynkowa i uzdrowiskowa. Stąd nasze poszukiwania drugiej, silnej nogi. Rozwój portu, o którym dzisiaj mówimy... Pan prezes już podał powody, dla których tak bardzo chcielibyśmy skupić państwa uwagę na tym, żeby państwo pomogli nam dać szansę kołobrzieskiemu portowi na rozwój. Cały czas – to jest właściwie kilkanaście lat, jeszcze od czasu, kiedy prezydentem był pan senator Janusz Gromek – prowadziliśmy działania, które miały na celu przygotowanie tego portu...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, tak. Czy moglibyśmy prosić osoby, które są z nami online o wyłączenie mikrofonów, bo zagłuszają państwo wypowiedzi?

Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska:

Już można? Tak. Dziękuję bardzo. To chyba dowodzi, że ten temat jest niesłychanie ważny, skoro tak wiele osób chce zabrać głos. Chciałabym tylko podkreślić, że jako miasto nie przepaliśmy tych lat przygotowań. Dziś mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że port kołobrzieski jest przygotowany do tego, żeby pełnić funkcję serwisową. To były działania związane z dostępnością komunikacyjną. Mamy bezpośredni dostęp do trasy S6. Mamy bocznice kolejową, która łączy się z dwiema głównymi trasami – z liniami 402 i 404. Prace prowadzone również na terenie portu były prowadzone przez Zarząd Portu Morskiego. Oczywiście, możemy prowadzić te prace zgodnie z ustawą tylko na tych terenach, które są nasze, tj. na terenach spółki bądź miasta. O specyfice portu już powiedział pan prezes. Ale nabrzeże, które jest niezbędne do pełnienia chociażby funkcji serwisowej, zostało przygotowane i wyremontowane.

Wszystko byłoby cudownie, bo jesteśmy gotowi, poza jednym małym, ale ważnym szczegółem. Tak mogłabym powiedzieć, szczególnie w obliczu dzisiejszej sytuacji geopolitycznej. W kołobrzieskim porcie jest realizowana również funkcja wojskowa. Czyli jest część nabrzeża użytkowanego przez nabrzeże obronne. Mówimy na nie – wojskowe. Gdybyśmy dzisiaj powiedzieli, co jest najważniejsze i jakie funkcje powinny się najbardziej rozwijać, to ja jako prezydent miasta w obliczu tej sytuacji powiem dzisiaj, że funkcje obronne i bezpieczeństwo miasta...

Poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Przepraszam bardzo panią prezydent. Wydaje mi się, że ktoś łączący się zdalnie ma włączony mikrofon. Dlatego słychać taki pogłos. Gdybyśmy mogli państwa łączących się zdalnie...

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Szanowni państwo, powiem w ten sposób z dalekiego Szczecina. W tym momencie ja jestem podłączony. Natomiast (*niezrozumiale*)...

Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska:

Ponownie się połączyłam i ponownie jest to samo. To znaczy, to mi nie przeszkadza. Jeżeli mogę, to dokończę swoją wypowiedź. Kończę swoją wypowiedź. Dzisiaj bardzo mocny akcent... My również w naszym mieście mając świadomość, w jakiej sytuacji geopolitycznej się znajdujemy, kładziemy nacisk na bezpieczeństwo. Cieszę się bardzo, że usłyszałam dzisiaj na tej

sali, że port kołobrzesci ma duże znaczenie dla sił zbrojnych. To oznacza, że państwa uwaga będzie zwrócona w stronę portu kołobrzesciego. Mamy nadzieję, że również to nabrzeże, które jest nabrzeżem MON i stanowi ważny element, ważną część portu kołobrzesciego... Bo tak naprawdę ono jest bardzo dobrze usytuowane, bo jest usytuowane przy samym wejściu do portu i jest oddzielone stoczną od pozostałych części. Od funkcji rybackiej, jachtowej i innych. Chciałabym po prostu poprosić państwa o to, żebyśmy mieli szansę jako miasto, jako port, na rozwój całego portu kołobrzesciego, z dużym akcentem i z głównym akcentem na funkcję bezpieczeństwa. Na to, co wiąże się z obronnością naszego kraju.

W obliczu tych wszystkich argumentów, które dzisiaj padły na sali, jest to dla mnie dzisiaj priorytet. Jeżeli ta sprawa zostanie rozwiązana, to tak naprawdę jesteśmy gotowi do tego, żeby rozwijać kolejne funkcje. Cieszę się z deklaracji pana ministra Arkadiusza Marchewki, że jesteśmy brani pod uwagę, bo to oznacza, że będziemy mogli mocniej rozwinać funkcję pasażerską, która wzmocni nasze działania i działania naszych przedsiębiorców. Raz jeszcze podkreślam, że dzisiaj funkcja bezpieczeństwa jest dla mnie jako prezydenta Kołobrzegu najistotniejsza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani prezydent. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, wielu z państwa mogłoby sądzić albo uważa, że Kołobrzeg to jest piękne i największe uzdrowisko w Polsce. To rzeczywiście jest prawdą. To jest miasto „czarnego złota”, czyli borowiny leczniczej, „płynnego złota”, czyli wielkich złóż solanki, a jednocześnie unikatowego, ozdrowieńczego klimatu. Oczywiście, pod względem uzdrowiskowym jest to tzw. Saint Tropez Europy. Ale rzeczywiście mamy jeszcze inną funkcję – funkcję portu morskiego. Ten port morski, jak powiedziano, spełnia wiele funkcji. Na razie przede wszystkim funkcję rybacką. Mogę powiedzieć, że to jest lider, jeżeli chodzi o wyładunek ryb. Mamy funkcję pasażerską, a więc łączność z Bornholmem i miastem Nexø. Mamy funkcję stocznioową. Jak powiedział pan prezes to jest czynna funkcja. To jest warte podkreślenia. Mamy funkcję jachtową. Mamy Marinę Solną, w której rezyduje ok. 1 tys. jachtów rocznie. Mamy również funkcję wojskową, militarną. Tutaj zatrzymam się troszeczkę dłużej, być może w późniejszych pytaniach. Jest okazja do tego, żebyśmy stali się prężnym ośrodkiem w aspekcie portu morskiego. Oczywiście, cały czas nie zapominając o funkcji nadrzędnej, którą jest funkcja uzdrowiskowo-wypoczynkowa miasta Kołobrzeg – perły Bałtyku. Jak powiedziałem, to uzdrowisko jest słynne na całą Europę, a być może na cały świat.

Mam wiele pytań. Pierwsze, to – oczywiście – pytanie o montaż finansowy. Mówią państwo, że dyskusje są w toku. Jest planowanie, itd. To dobrze, że jest porozumienie. Cieszymy się z tego porozumienia między Urzędem Morskim w Szczecinie, Ministerstwem Obrony Narodowej i miastem Kołobrzeg. Oczywiście, to pod egidą Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu. Ale montaż finansowy. Rzeczywiście, jest KPO. Jakie środki mają państwo zamiar pozyskać z KPO przy takim zastrzeżeniu, że muszą państwo wykorzystać te środki do czerwca 2026 r.? A więc czasu jest bardzo mało. Jak te środki? W jakiej ilości? W jakim montażu? W jakiej przestrzeni będą je państwo wykorzystywać? Drugie pytanie w ogóle o montaż finansowy całości. Na pogłębienie toru żeglugowego do 7,5 m i poszerzenie go do 20 m szerokości, żeby mogły wpływać statki o długości 130 m, na przebudowę wejścia do portu potrzeba ok. 200 mln zł, jak powiedział pan prezes. Czy te środki są zabezpieczone? Jeśli nie, to z jakiego źródła będą pochodzić?

Następne pytanie. Jeżeli chodzi o funkcję militarną czy wojenną pojawiły się tutaj bardzo atrakcyjne opracowania. To chyba pytanie do pana admirała. Jeśli rzeczywiście planujemy tam posadowienie czy lokalizację fregaty rakietowej typu „Miecznik” i 3 jednostek armii amerykańskiej – niszczyciela rakietowego, krążownika rakietowego i okrętu desantowego – to czy na ten temat już były prowadzone rozmowy? Czy rzeczywiście jest taki zamysł? Czy to jest tylko taka atrakcyjna dyskusja w aspekcie pewnych marzeń? Czy są już na to realne szanse? To jest pytanie do państwa. Czy były prowadzone tego rodzaju rozmowy? Jeśli podawane są już nawet konkretne nazwy tych jednostek, to uważam, myślę czy mam prawo przypuszczać, że takie rozmowy już są poczynione.

Następna kwestia. Oczywiście, to jest kwestia terenów prywatnych. Panie prezesie, czy już wszystkie nieruchomości i grunty są w rękach Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu? Czy jest jeszcze kwestia posiadania pewnych terenów prywatnych? Czy już wszystko jest wykupione? To dobrze. Oczywiście, cały czas jest kwestia możliwości... To było powiedziane. Mówiła o tym pani prezydent. Pan prezes mówił o pewnych dogodnościach. O tym, że mamy obwodnicę do portu, która jest praktycznie bezkolizyjna. Mamy bocznice kolejową, co się rzadko zdarza w miastach portowych. Mamy jeszcze rozwiniętą infrastrukturę. Trasa S6, S11 i koleje dużych prędkości. Przecież mamy też Express InterCity Premium, Pendolino, a więc mamy możliwości dotarcia z różnych stron. Oczywiście mamy jeszcze markę – Polską Żeglugę Bałtycką, która też rezyduje w okolicach w aspektach pasażerskim i turystyki morskiej. To, jeśli chodzi o turystykę i o działalność promową z resztą świata i Europy.

Myślę, że to na razie tyle pytań. Cały czas dopytuję o kwestię finansową. Mówimy, że urząd morski ma ponoć 40 mln zł. Jeśli pan minister mówi, że ma 40 mln zł na tory żeglugowe w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku, to myślę, że zostanie jakaś kropelka, jeśli chodzi o port w Kołobrzegu. Oczywiście cały czas jest kwestia finansowania. Proszę przedstawić montaż finansowy, scenariusz, mapę drogową dojścia do tych wszystkich kwestie i ogólny koszt wszystkiego. Rozumiem, że to będzie tor żeglugowy, wejście do portu, port wojenny i inne kwestie. To dość olbrzymia ilość pieniędzy. Oczywiście nasz kraj na to stać. Natomiast proszę o uszczegółowienie tych możliwości finansowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Panie prezesie? Czy odpowie pan na swoją część? Ewentualnie także o tym montażu finansowym?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Bardzo dziękuję za te pytania. Zacznę od informacji o wykupie nieruchomości. Proszę państwa, fajnie jest dzisiaj, po 25 latach funkcjonowania spółki powiedzieć, że udało się nam uzyskać tereny portowe. Proszę państwa, w dniu dzisiejszym terenów portowych w granicach portu w całości mamy 40%. Aż albo tylko. Cała reszta jest jeszcze w rękach prywatnych. Oczywiście, po wyłączeniu sił zbrojnych i urzędu morskiego. Natomiast wykup tych nieruchomości jest bardzo trudny, ponieważ prywatni właściciele bardzo poważnie zadłużyli swoje nieruchomości, więc ich wykup jest praktycznie w niektórych przypadkach prawie niemożliwy. Czasem trzeba po prostu czekać na rozwiązanie formalności dotyczących obciążeń danych nieruchomości. Jeżeli chodzi o zakres inwestycji i koszt całej inwestycji, to na dzień dzisiejszy – nie znając jeszcze wszystkich badań – jest to kwota w granicach 200 mln zł. Natomiast jesteśmy w trakcie badań geologicznych, ponieważ będziemy wchodzić w głąb łądu. Jesteśmy w trakcie badań ścianek, ponieważ pogłębienie i poszerzenie toru wiąże się z przybliżeniem się i ze zmianą sił statycznych, które działają na ścianki, więc musimy zbadać grubość ścianek. Niektóre z nich mają po 50 lat, więc jest to proces długofalowy.

Jak mówiłem na początku swojego wystąpienia, wzięliśmy za to odpowiedzialność i liderujemy temu zadaniu nie patrząc na granice właścicielskie. Oczywiście możemy oszacować procentowo, że powiedzmy 70% zakresu prac przynależy do sił zbrojnych. Patrząc na strukturę własnościową 70% jest w granicach sił zbrojnych, ok. 20% w granicach urzędu morskiego, a reszta w granicach zarządu portu. Natomiast patrząc na różne aspekty i obserwując to, co się dzisiaj dzieje uważam, że powinniśmy zabiegać o to, żeby źródła finansowania – jeżeli nie ma ich w naszym budżecie – szukać poza naszym budżetem, np. w NATO, jeżeli uważamy, identyfikujemy i w ten sposób definiujemy tę infrastrukturę. Proszę państwa, nie ubiegamy się i nie rozmawiamy od roku na temat tej inwestycji. Ja już jedenasty rok próbuję rozwiązać problem wąskiego gardła w porcie w Kołobrzegu. Dlatego mówiłem, że wychodzimy naprzeciw i wychodzimy poza ramy ustawy o portach i przystaniach morskich nie patrząc na jej zapisy i liderujemy temu pomysłowi. Przecież nie musielibyśmy robić tej inwestycji, tej przebudowy.

Moglibyśmy grzecznie siedzieć i powiedzieć, że na to nie ma pieniędzy. Ktoś podejmuje decyzje dotyczące tego, dlaczego pewne inwestycje mają być robione w innych portach. Powiedziałem na początku, że inwestycje wynikają z tego, że wyszła taka potrzeba. Najpierw była potrzeba energetyczna kraju. Potrzeba transformacji kraju. Mówimy o portach serwisowych. A teraz dochodzi nam tutaj funkcja obronna. Co jeszcze będzie dochodziło

w przyszłości? Musimy sobie też odpowiedzieć na pytanie, jaka będzie rola tych portów w przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Przyznam, że jestem trochę zaskoczony. Chciałbym, żeby NATO też współfinansowało tego typu polskie inwestycje, ale wnioskuję, że jednak nie ma jeszcze twardego planu finansowania tej inwestycji. Tak z tego wynika. Panie ministrze – to jest prośba do pana ministra Marchewki – proszę o rozwinięcie tego, jaki ma być ten portfel. Które resorty? W jaki sposób Skarb Państwa ma to sfinansować? Jaka część tego ma być z KPO? Czy rzeczywiście myślą państwo o tym, żeby jakoś zaangażować NATO w realizację tej inwestycji po stronie finansowej?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, panie pośle, odpowiem na pytanie, które zadał pan poseł Hoc. Jeśli chodzi o środki finansowe przeznaczone na tory podejściowe do mniejszych portów, to w 2025 r. ta kwota została zwiększona o 40 mln zł. W ubiegłym roku to było prawie 25 mln zł. W sumie w tym roku na realizację tych działań mamy blisko 65 mln zł. W 2023 r. w ogóle nie było osobnego projektu w celu realizacji tego działania. Dlatego, że urzędy morskie miały swoje środki finansowe w ramach ogólnego finansowania z budżetu państwa. Te działania, które były realizowane w mniejszych portach, były realizowane z tych środków ogólnych. Postanowiliśmy, że oprócz środków ogólnych, które i tak są na wyższym poziomie niż w latach ubiegłych, zbudujemy dodatkowy program modernizacji czy poprawiania torów podejściowych do mniejszych portów. W tym roku w budżecie państwa zabezpieczono prawie 65 mln zł na ten cel dla 2 urzędów morskich, więc jest to znaczące zwiększenie tych środków finansowych.

Jeśli chodzi o sprawy związane z Krajowym Planem Odbudowy chcę państwu uszczegółowić, że wszystkie działania realizowane w ramach KPO dotyczą tych działań, które mają charakter związany z tzw. offshore. Czyli z budową portów instalacyjnych i z budową portów serwisowych. Jeśli chodzi o działania, które leżą po stronie administracji morskiej, czyli Urzędu Morskiego w Szczecinie, to z chęcią bym to państwu pokazał. Czy jest możliwość, żebyśmy pokazali to zdjęcie portu z lotu ptaka? To, na którym jest wejście do portu. Może być np. to zdjęcie. Czy można je powiększyć? Chcę, żeby zwrócili państwo na coś uwagę. Jeśli chodzi o kwestię podejścia do portu, to tu są te ostrogi. Żeby ten tor był szerszy, muszą zostać przeniesione w tę stronę. To należy do urzędu morskiego. Ta część musi być ścięta. Tę inwestycję po stronie urzędu morskiego szacujemy na kwotę ok. 40 mln zł. To jest teren, który podlega bezpośrednio Ministerstwu Obrony Narodowej. Tutaj potrzeba działań, które będą przywiązane do części, o której mówię i z poszerzeniem toru podejściowego dokładnie w tym miejscu. Jeśli mówimy o środkach z Krajowego Planu Odbudowy, musiałyby one zostać przyznane zarówno na część, którą realizowałaby administracja morską – jak robimy w przypadku portów w Ustce, Łebie i Darłowie... To jest mniej więcej ta kwota. Natomiast sprawy związane z działalnością prowadzoną niżej już nie należą bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury. To nie są nasze kompetencje. Jestem przekonany, że panowie z Ministerstwa Obrony Narodowej szerzej na to odpowiedzą. Tak wygląda ten montaż finansowy. Tam są odpowiednie wskaźniki. Poproszę, żeby powiedzieli o nich panowie dyrektorzy.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale to port musi określić, jaka jest wartość tej inwestycji. Naszą inwestycję szacujemy na kwotę 40 mln zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie rozumiem, panie ministrze. Rozumiem, że kiedy są przygotowane wnioski do KPO, to są to wnioski na jakieś kwoty. Tak? Proszę rozwiać wątpliwości.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. To jest ta dokumentacja, o której mówił pan prezes. Z tej dokumentacji, z tej analizy będzie wynikać wartość tej inwestycji. Po naszej stronie – urzędu morskiego – szacujemy te prace na ok. 40 mln zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze, panie prezesie, żeby zamknąć ten wątek przekażę głos panu ministrowi Tomczykowi, żeby odpowiedział ze strony resortu sił zbrojnych. Panie prezesie, czy państwo mają tę analizę? O ile środków z KPO będą państwo zabiegać?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Proszę państwa, jeszcze raz.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Będę prosił, żeby w takim razie odpowiedzieć na piśmie. Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Obrony Narodowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. O odpowiedź na piśmie też poprosimy, ale teraz, w trakcie posiedzenia też chciałbym to usłyszeć.

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Szanowni państwo, jeszcze raz powtórzę, że jesteśmy w trakcie realizacji dokumentacji technicznej. Na podstawie tej dokumentacji technicznej określimy PFU. Wtedy będziemy wiedzieć, jaki jest dokładny zakres. Dzisiaj to są tylko szacunki na podstawie koncepcji. Zakładamy, że do portu wejdzie statek o długości 130 m i 20 m szerokości, a może się okazać, że do portu będzie mógł wejść jeszcze większy statek. Badania środowiskowe, geologiczne i techniczne nam na to odpowiedzą.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To, jeszcze raz. Środki z KPO możemy wykorzystać do 2026 r.

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Ale ja nie mówię o środkach KPO. Jeszcze raz powtórzę. Oczywiście, zgodzę się. Od 11 lat mówię o rozwoju tego portu. Do KPO też składaliśmy wnioski. Natomiast, proszę państwa, jeszcze raz to powtórzę. To my przyjęliśmy na siebie rolę lidera obowiązków Ministerstwa Obrony Narodowej i urzędu morskiego. Czy jasno i klarownie to powiedziałem?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ja udzielam głosu. Panie prezesie, przyznam, że mimo wszystko jest to dla mnie niezrozumiałe. Pan prezes mówi, że od 11 lat państwo nad tym pracują, a z drugiej strony...

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Proszę państwa, 11 lat...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie prezesie, przepraszam. Nie chcę być niegrzeczny. Zaraz oddam panu głos. Chcę rozwiązać te wątpliwości. Tym bardziej, że jest tak mało czasu, kwestia tego, jak to ma być sfinansowane, jest chyba kluczowa. Mówi pan, że 11 lat państwo to przygotowują, a jednocześnie nie mają państwo przygotowanej konkretnej analizy kosztów. Również tego, ile środków chcieliby państwo uzyskać z KPO. Rozumiem, że analiza dotycząca 200 mln zł nie jest poparta dokumentacją. Ta kwota może się po prostu zmienić. Czy tak?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Już mogę? Dziękuję. Proszę państwa, 10 lat rozmów to jest próba dotarcia do decydentów, żeby zaznaczyć, że są potrzeby inwestycyjne do wykonania w porcie w Kołobrzegu. Te rozmowy faktycznie rozpoczęły się dopiero 18 stycznia ub.r. Przez 8 miesięcy trwało uzgadnianie tego porozumienia, na które dzisiaj się wszyscy powołujemy. To, co dzisiaj mówimy, ta koncepcja i kwota 200 mln zł, to jest oszacowanie na podstawie ilości urobku, który trzeba wybrać, długości nabrzeża i ścianek. To są szacunki, o których mówimy. Dokładne wartości będą znane po opracowaniu dokumentacji. Jak mogłem inwestować w obcy środek trwały wiele milionów złotych na projekt czy dokumentację? Proszę mi odpowiedzieć. Ja reprezentuję spółkę prawa handlowego. Najpierw musiałem uzyskać do porozumienie. To porozumienie mamy podpisane w sierpniu. Od tego czasu udało nam się ustalić, jak zakres przebudowy ma wyglądać w całym porcie. Proszę państwa, to nie chodzi o to, żebyśmy dzisiaj usiadł

i narysował sobie, że tak będzie wyglądało nabrzeże należące do MON, ponieważ to MON będzie je wykorzystywało.

Musieliśmy też dojść do porozumienia, jaki będzie ostateczny kształt tej linii, żeby nie powodowała kolizji dla pozostałych funkcji portowych. Tak samo z urzędem morskim uzgodniono zakres prac. Dopiero dzisiaj to się toczy. Dzisiaj biuro projektowe dokonuje wyliczeń i analiz oraz opracowuje tę dokumentację. Tak to wygląda. To nie jest tak, że przez 11 lat robimy dokumentację. Nie. Przez 10 lat próbowaliśmy zwrócić uwagę na rolę i rangę małych portów. I to, co powiedziałem na początku. Dopiero sytuacja covidowa i to, co dzisiaj dzieje się na Bałtyku, a także transformacja energetyczna kraju otworzyły nam oczy na ważność małych portów. To chciałem podkreślić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, za chwilę oddam panu głos. Każdy otrzyma głos. Tylko chcę dokończyć odpowiedzi na pytania pana posła Hoca. Pan minister Tomczyk. Czy chciałby pan uzupełnić kwestie finansowania?

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Już wszystko na ten temat powiedziałem. To jest element porozumienia. To znaczy, że to jest właśnie w wypracowaniu Komisji. To wszystko, co się dzieje.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

(wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy...

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Nie. Z naszej strony mówimy o nabrzeżu. Mówimy o przesunięciach. Czy pan generał Sankowski chce...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, drodzy państwo, proszę... Każdy będzie miał możliwość wypowiedzenia się.

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Czy pan generał Sankowski chce coś dodać? Panie generale.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko, panie ministrze, poprosimy o przesłanie do Komisji tego porozumienia, bo go nie otrzymaliśmy. Pan generał. Proszę.

Dyrektor departamentu MON gen. bryg. Jacek Sankowski:

Panie ministrze, siły zbrojne podpisały... Ministerstwo Obrony Narodowej podpisało element tego porozumienia. Deklaruje wszelką współpracę w zakresie rozbudowy tego portu. Chciałbym nadmienić, że w zakresie systemu militarnego dzisiaj port spełnia swoją funkcję. Deklarujemy przekazanie nieruchomości. W tej chwili w Ministerstwie Obrony Narodowej nie ma środków finansowych na ten rok na rozwój portu. Uważam, że... Poprosiłbym... Na tym bym zakończył.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję za wyłożenie kawy na ławę, panie generale.

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

To ja tylko dołożę i dodam, bo myślę, że ta sprawa powinna być jasna. Budżet na ten rok został zamknięty. Sprawa jest oczywista. Natomiast Komisja pracuje po to, po to pracujemy i po to wypracowaliśmy porozumienie trójstronne, żeby doprowadzić tę sprawę do szczęśliwego finału. Tak jak powiedzieli przedstawiciele portu, ta sprawa była przedstawiana organom władzy w ciągu ostatnich 10 lat. Prawda jest taka, że zastaliśmy tę sprawę jako sprawę nieruszoną w żaden sposób w Ministerstwie Obrony Narodowej. Dlatego – jak przekazywałem to kalendarium – myślę, że to jest sprawa kluczowa. To znaczy, do nas jako Ministerstwa Obrony Narodowej port zwrócił się 14 grudnia 2023 r., czyli dzień po tym, jak nowy rząd objął władzę. Zapewne zwracał się wielokrotnie wcześniej. Niezwłocznie przystąpiliśmy

do pracy w tym zakresie. Dlatego, że kwestia inwestycji w porcie kołobrzeskim, ale też w ogóle w małych portach to są rzeczy, które muszą być rozwiązane.

Na posiedzeniach Komisji Obrony Narodowej rozmawiamy w sprawie lotnisk. Rozmawiamy w sprawie różnego rodzaju infrastruktury, która dotyczy sił zbrojnych. Tak samo kwestia portu jest dla nas istotna. Z punktu widzenia sił zbrojnych najważniejsze jest zabezpieczenie naszych interesów. Naszym wkładem – i o tym mówiliśmy, jeżeli chodzi o kwestię portu – jest nieruchomość. To jest kwestia gruntów, które mają konkretną wartość i mogą być elementem tych inwestycji. Tego właśnie dotyczy porozumienie. Tego dotyczy też wypracowanie rozwiązań na przyszłość. Jak powiedział pan minister Marchewka, to jest kwestia pewnych renegocjacji, jeżeli chodzi o KPO. To jest kwestia projektu, który dzieje się na naszych oczach. Mam jednak nieodparte wrażenie, że w ciągu ostatniego roku stało się 100 razy więcej niż w ciągu ostatnich 10 lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No, tak. Nie będę tutaj wchodził w dysputy polityczne, panie ministrze.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jest jeszcze sprawa tych niszczycieli...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

...i krążowników rakietowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Panie pośle, ja pamiętam. Zaraz poproszę pana admirała. Panie ministrze, wiemy, jak było. Moim zdaniem państwo blokowali, stosowali obstrukcję w sprawie wykorzystania środków z KPO. Ale nie chciałbym rozpoczynać tutaj tej dyskusji. Wszyscy wiemy, jak było. Tylko pan minister Marchewka nie powiedział o tym, co mówił pan prezes. Czy szukają państwo środków w NATO na realizację tej inwestycji? Czy są jakiekolwiek rozmowy na ten temat?

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Jeżeli chodzi o NATO, to działa pełnomocnik do spraw inwestycji NATO. W tej chwili... Nie wiem, czy pan generał Sankowski ma na ten temat jakieś wiadomości. Nie wiem, czy jeżeli chodzi o tę sprawę, w ogóle możemy się tutaj poruszać. Nie możemy. No, właśnie. Szanowni państwo...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale nie mogą państwo powiedzieć, czy w sprawie tego portu rozmawiają państwo z NATO?

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Mówiąc wprost czasami przeznaczenie jednego czy drugiego portu wynika z planów operacyjnych. Nie zawsze to dotyczy inwestycji. Czasami dotyczy przeznaczenia. Mamy różnego rodzaju umowy z NATO. W tej chwili pełnomocnikiem ministra obrony w tej sprawie jest pan generał Mendrala. Możemy odbyć takie spotkanie w trybie niejawnym i poinformować państwa, jak wyglądają poszczególne plany. Oczywiście w zakresie, w którym Komisja może się tego domagać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Pan admirał w kontekście pytania pana posła Hoca odnośnie do tych jednostek różnego rodzaju.

Dyrektor departamentu BBN wiceadmirał Jarosław Wypijewski:

Szanowny panie przewodniczący, panowie przewodniczący, szanowny panie pośle, chciałem wytłumaczyć moją obecność. Art. 134 konstytucji mówi, że pan prezydent jest zwierzchnikiem sił zbrojnych, a ustawa o obronie Ojczyzny w art. 26 mówi, że sprawuje tę funkcję poprzez Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. Bardzo mi przykro, ale przez to, że jestem w mundurze, nie reprezentuję Ministerstwa Obrony Narodowej. Pan minister bardzo kompetentnie wyjaśnia te sprawy. W żadnym momencie w swojej wypowiedzi nie powiedziałem,

że będą tam wchodziły fregaty typu „Miecznik”. Takie słowa z mojej strony nie padły, więc proszę mnie zwolnić z obowiązku udzielenia odpowiedzi. Jest mi z tego powodu przykro, ale nie czuję się kompetentny. Te pytania są do przedstawicieli ministerstwa.

Poza tym jest bardzo ważna sprawa, o której powiedział pan minister Tomczyk. Plan użycia sił zbrojnych jest dokumentem tajnym. Zna go bardzo wąski krąg, nawet nie w wojsku. W związku z tym ani tryb tego posiedzenia, ani wiedza, która jest w nim zawarta nie tylko nie może, ale nie powinna zostać upubliczniona. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Lubczyk.

Poseł Radosław Lubczyk (PSL-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym zadać retoryczne pytanie. Po pierwsze nie stać nas na to, żebyśmy nie zrobili tego portu dla celów militarnych. Tych zmian, które są konieczne i potrzebne. W styczniu pan premier Kosiniak-Kamysz był na Pomorzu Zachodnim i dość jasno powiedział – przecież to są jawne deklaracje – że Pomorze Środkowe w planach Ministerstwa Obrony Narodowej ma przeznaczone 2 mld zł na poprawę infrastruktury wojskowej. Nie wiem, czy to będzie w tym roku czy w kolejnym. Ale rzeczywiście pan premier Kosiniak-Kamysz deklarował, że w najbliższych latach będą 2 mld zł na poprawę infrastruktury. Domyślam, się, że z tych pieniędzy będzie mógł również skorzystać port w Kołobrzegu. Wczoraj w Ministerstwie Obrony Narodowej odbyło się spotkanie dotyczące inwestycji w całym regionie. Była też mowa o porcie. Zresztą pan premier Kosiniak-Kamysz dość jasno mówił o porcie w Ustce i o porcie w Kołobrzegu. Myślę, że część finansowania będzie rzeczywiście możliwa z tych środków, o których pan premier mówił. Jest szansa, że znajdą się środki na poprawę portu w Kołobrzegu.

Osobiście rozmawialiśmy z panem premierem i ta deklaracja dla pani prezydent jest, więc spodziewam się, że będzie pomoc Ministerstwa Obrony Narodowej w tej kwestii. Jako członka Komisji Obrony Narodowej mniej interesują mnie uzdrowiskowe aspekty Kołobrzegu, chociaż jestem z tego regionu. Jestem ze Szczecinka i rzeczywiście bardzo lubię tę kwestię. Ale kwestia militarna jest dla mnie najważniejszym elementem. Rzeczywiście mam nadzieję, że ten port podniesie swoje kwalifikacje, a te jednostki będą mogły wpływać do tego portu. To jest pytanie retoryczne. Dzisiaj nie stać nas na to, żebyśmy tego nie zrobili.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Pan marszałek Geblewicz – zdalnie. Nie słyhać pana.

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Mam włączony mikrofon.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W dalszym ciągu nie słyhać.

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Niestety mam włączony mikrofon, więc chyba nie jestem w stanie zrobić nic więcej z mojej strony, jeśli chodzi o połączenie. Czy mnie słyhać czy nie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo słabo.

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Dobrze. W takim razie, szanowni państwo, spróbuję mówić bardzo krótko. Nasze stanowisko jako samorządu województwa jest – oczywiście – za rozwojem infrastrukturalnym portu kołobrzieskiego. Wczoraj wspólnie z ministrem Marchewką mieliśmy okazję być w Świnoujściu, w rozbudowanym terminalu LNG. Doskonale pamiętam, jak była realizowana ta inwestycja i jak kluczowa decyzja o posadowieniu tego terminala w Świnoujściu wpłynęła na pozostałe elementy infrastruktury. Zarówno na część morską realizowaną przez urząd morski, jak i na część portową realizowaną przez zarząd portu. Dzisiaj jest pytanie – w mojej ocenie kluczowe – czy jest determinacja ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej, która była deklarowana – co potwierdzam – w czasie ostatniej wizyty premiera Kosiniaka-Kamysza do tego, żeby port w Kołobrzegu stał się ważnym portem z punktu widzenia obronności

na Pomorzu Środkowym? Taki zespół pan premier powołał do spraw rozbudowy infrastruktury Pomorza Środkowego jako kluczowego z punktu widzenia obronności kraju.

Jak wszyscy wiemy, w chwili obecnej wojska NATO zamierzają zdecydowanie zwiększyć intensywność patrolowania Bałtyku, aby chronić infrastrukturę krytyczną na Bałtyku. Port w Kołobrzegu znajduje się najbliżej linii pomiędzy Bornholmem a polskim wybrzeżem. Wydaje się idealny do tego, żeby pełnić kluczową rolę w ochronie polskiego wybrzeża czy jego środkowego odcinka. Nie ukrywam, że miałem również osobistą sposobność rozmawiania z panem premierem Kosiniakiem-Kamyszem o tym, że inwestycje w wojskową część tego portu są absolutnie niezbędne. Takie inwestycje zostały zadeklarowane. Natomiast w mojej ocenie one powinny stać się przyczynkiem do tego, żeby do tematu wykorzystania portu kołobrzieskiego podejść w sposób kompleksowy, a więc zobaczyć również inne potencjały, które w tym porcie drzeją. Już o nich mówiono. Nie chcę tego powtarzać.

Rzeczywiście, wtedy wymaga to przebudowy części morskiej, żeby większe jednostki, w tym jednostki marynarki wojennej sił NATO, mogły bezpiecznie wpływać do Kołobrzegu i stamtąd operować. Natomiast to da wszelkie innego rodzaju szanse na rozwój tego portu, chociażby w odniesieniu do portu serwisowego czy portu przeładunkowego. Nie chcę powtarzać argumentów, które już były. Mogę tylko powiedzieć tyle, że z punktu widzenia województwa my również w odniesieniu do tego portu wykonywaliśmy – chociażby w ramach funduszy europejskich – elementy infrastruktury dostępowej do tego portu – infrastruktury drogowej. Nadal będziemy kontynuowali inwestycje, chociażby w obszarze dróg wojewódzkich, wzmacniające okolice portu kołobrzieskiego. Natomiast uważam, że korzystając z tego, że tak znaczne grono 2 Komisji tak istotnych z punktu widzenia Polski przy udziale ministrów polskiego rządu – sekretarzy stanu – powinno wskazać na jasne przesądzenie dotyczące przyszłości rozwoju tego portu jako kluczowego w tym obszarze Bałtyku z punktu widzenia obronności. To otworzy nam możliwości dalszego układania wszelkich innych inwestycji, również ułatwiających wykorzystanie gospodarcze tego portu. Dziękuję bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie marszałku. Padło jedno pytanie. Czy jest determinacja Ministerstwa Obrony Narodowej do tego, żeby to był ważny port w kontekście militarnym?

Sekretarz stanu w MON Cezary Tomczyk:

Mam wrażenie, że nie musimy sobie odpowiadać, jeżeli chodzi o kwestie przyszłości, bo już dzisiaj możemy powiedzieć, że to jest. Już wszystko na ten temat powiedzieliśmy. Właśnie w tym celu zostało zawarte porozumienie z portem. Dlatego dzisiaj spotykamy się w tak ważnym celu. Zresztą – moim zdaniem – wszystkie informacje na ten temat już padły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że najistotniejsze z tego punktu widzenia jest to, o czym mówił pan marszałek. To, żebyśmy znaleźli możliwości dobrej współpracy między administracją rządową a samorządową. W tym aspekcie traktujemy samorząd i zarząd portu jako partnerów do tego, aby szukać rozwiązań, które będą służyć rozwojowi portu. Z naszego punktu widzenia jako Ministerstwa Infrastruktury, które nadzoruje administrację morską, istotne jest to, aby wzmocnić też funkcje tych portów, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Stąd m.in. te programy, które służą poprawie dostępności i poprawie torów wodnych właśnie dla tych portów. W tym roku są przyznane rekordowe środki, które porty dostaną na ten cel. Jeszcze dla podsumowania tego, o czym m.in. mówił pan prezes Lijewski. Sprawy dotyczące portu w Kołobrzegu i ostatnie lata pokazują jasno, że od 2015 r. nie wydarzyło się nic szczególnego, jeżeli chodzi o funkcje Ministerstwa Obrony Narodowej.

Po zawarciu porozumienia, które zostało podpisane w sierpniu ub.r., port w porozumieniu z urzędem morskim i Ministerstwem Obrony Narodowej wziął na siebie odpowiedzialność za przygotowanie dokumentacji projektowej, która da nam odpowiedź na pytanie, ile będzie kosztować całonowy projekt zarówno tej części, o której mówiłem, jak i tej części, która dotyczy Ministerstwa Obrony Narodowej. W urzędzie morskim szacujemy, że nasza część

będzie kosztować ok. 40 mln zł. O części dotyczącej budowy nabrzeży, które dzisiaj należą terytorialnie do Ministerstwa Obrony Narodowej, będzie wiadomo wtedy, kiedy będziemy mieli opracowaną całą dokumentację techniczną. Po opracowaniu dokumentacji technicznej, która ma być opracowana w tym roku, będziemy w stanie określić całościową wartość projektu, który dotyczy przebudowy ostróg przy wejściu do portu, o której państwu mówiłem, a także ścięcia tego nabrzeża, które należy do MON i rozszerzenia toru podejściowego. Wtedy będziemy mieli jasną odpowiedź na pytanie, ile to całe przedsięwzięcie kosztuje. To nie jest inwestycja, którą da się zrobić na pstryknięcie palcem. Dlatego, że ścięcie tego nabrzeża i poszerzenie toru podejściowego to jest bardzo duże wyzwanie inżynierskie. To są koszty idące też, jak myślę...

Oczywiście nie chcę o tym mówić, dopóki nie ma dokumentacji, ale uważam, że wartość całościowego projektu może nawet sięgać kwoty 200 mln zł. Ale to dopiero oszacują eksperci, którzy przygotowują dokumentację projektową. Kiedy będziemy znali konkretną wartość tego przedsięwzięcia zarówno na terenie związanym z Ministerstwem Obrony Narodowej, jak i na terenie, za który odpowiada urząd morski, czyli nasza administracja, będziemy podejmować konkretne działania. Najważniejsze jest to, że został zrobiony bardzo istotny krok w tym kierunku. Już samo porozumienie i podjęcie decyzji o sfinansowaniu dokumentacji projektowej jest bardzo istotnym krokiem, jeżeli mamy podejmować dalsze działania. Czy to będą środki z KPO, na które liczymy? Oczywiście pewnie czeka nas rewizja. Jeżeli będziemy w stanie to wykorzystać pod realizację działań związanych z offshore, czyli utworzenie portu serwisowego, a o taką funkcję zabiega port w Kołobrzegu, to będzie świetnie. Jesteśmy gotowi, żeby realizować naszą pracę. Po otrzymaniu dokumentacji projektowej będziemy podejmować decyzje co do dalszych form finansowania we współpracy z Ministerstwem Obrony Narodowej, jak zadeklarował pan minister Tomczyk, a także we współpracy z panią prezydent Mieczkowską i z zarządem portu.

To jest pierwszy istotny krok, który został w tym kierunku zrobiony. Kiedy będziemy znali szczegóły, będziemy podejmować dalsze kroki. Natomiast wszyscy zdają sobie sprawę z istotnej roli, którą odgrywa port dla gospodarki w tej części wybrzeża. Jest to jeden z największych portów wśród tych, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Połączenie tych wszystkich funkcji, od funkcji związanej z bezpieczeństwem i militariami, poprzez funkcje handlowe, jest niezwykle istotne z punktu widzenia Kołobrzegu, który aspiruje nie tylko do posiadania statusu uzdrowiska, ale też zajmowania ważnego i istotnego miejsca na Bałtyku w tej części naszego wybrzeża. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Nowogórska. Jeszcze zgłasza się pan poseł. Tak? Dopisuję pana do listy.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Już teraz mogę? Tak?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie. Teraz pani poseł. Pana posła dopisuję do listy. Przed panem jest jeszcze kilka osób.

Posel Urszula Nowogórska (PSL-TD):

Szanowny panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście, w zasadzie pan minister Marchewka powiedział to, co chciałam powiedzieć. Nie chciałam, żeby moja wypowiedź zabrzmiała jak wiaderko zimnej wody, ale mówimy tutaj o kwestiach istotnych. Mówimy, że jest zielone światło, że zostały podpisane stosowne porozumienia, które tak naprawdę otworzyły drogę do planowania i realizacji. Pewnie mówimy tutaj o przebudowie i rozbudowie całej infrastruktury portowej, o której państwo wspominali. Ale rzeczywista wartość całej inwestycji będzie możliwa do określenia dopiero po opracowaniu kosztorysów szacunkowych. Jak myślę, uzyskanie dokumentacji – również środowiskowej – będzie wymagało... Na pewno to będzie trwało półtora roku. Jeżeli wejdzie w grę rewizja planu odbudowy i pozyskania środków na ten cel, to rzeczywiście możliwe będzie finansowanie z tego źródła. Natomiast to co powiedział minister obrony narodowej Władysław Kosiniak-Kamysz przywołując kwotę 2 mld zł, jest szansą. Ale mówimy tutaj o rzeczach, póki co jeszcze wirtualnych, ponieważ nie mają państwo opracowanej dokumentacji wykonawczej. Podejrzewam, że są państwo dopiero na etapie opracowania dokumentacji koncepcyjnej, w związku z czym to jeszcze

chwilę będzie trwało. Bez dyskusji na pewno wszyscy wiemy, że cel, o który państwo występują, rozbudowa, waga i znaczenie tego dla samorządu i całego wybrzeża są bardzo istotne. To, co również powiedział pan generał. Póki co port spełnia funkcje, których wymaga Ministerstwo Obrony Narodowej. To nie wyklucza rozmów w przyszłości. Natomiast tak naprawdę nie możemy o tym konkretnie rozmawiać do momentu, dopóki na stole nie będzie położona stosowna dokumentacja określająca również zasady finansowania i udziału poszczególnych ministerstw w realizacji tego zadania. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Wcześniej zgłaszał się pan Andrzej Montwiłł, pełnomocnik marszałka do spraw odnawialnych źródeł energii oraz rozwoju technologii wodorowych.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej, odnawialnych źródeł energii oraz rozwoju technologii wodorowych Andrzej Montwiłł:

Dzień dobry państwu. Od 1 stycznia również do spraw gospodarki morskiej. Chciałem tylko podkreślić pewne rzeczy dotyczące portów morskich. Zasady i przepisy mówią wyraźnie, że infrastrukturę portową modernizuje ten, do kogo ona przynależy. W związku z tym przez wiele lat port w Kołobrzegu miał problem z infrastrukturą Ministerstwa Obrony Narodowej, która leży przy wejściu do portu i hamuje jakąkolwiek rozbudowę, przebudowę czy modernizację. Chciałem też zwrócić uwagę, że jednak ta infrastruktura dzisiaj... To, w jakim jest stanie, pokazały manewry BALTOPS, kiedy jednostki NATO nie mogły skorzystać z tej infrastruktury, a to już jest dosyć niebezpieczne. To oznacza, że wieloletnie zapóźnienia powodują to, co powodują. Natomiast jest tak, że zarząd portu – trzeba to wyraźnie powiedzieć – może się w przyszłości narazić na zarzuty Najwyższej Izby Kontroli, że wychodzi poza swój zakres działania zapisany w ustawie o portach i przystaniach morskich finansując badania czy przygotowanie inwestycji na terenach, które nie są jego. Ale skoro pan prezes podjął taką decyzję, to OK. Chciałem tylko zwrócić uwagę na to, że jeżeli nie będzie rozwiązany akurat problem infrastruktury Ministerstwa Obrony Narodowej, to port w Kołobrzegu nie będzie mógł się rozwijać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Suski.

Poseł Paweł Suski (KO):

Dziękuję. Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysokie Komisje, z punktu widzenia podniesienia zdolności obronnych polskiego wybrzeża inwestycje na środkowym wybrzeżu są niezbędne. Oczywiście wynika to ze strategii rozwoju polskiej Marynarki Wojennej. Dziś mamy 2 porty. To są porty nowoczesne, aczkolwiek były remontowane już ponad dekadę temu. To są porty NATO. To znaczy, że były remontowane za środki NATO. To są porty w Świnoujściu i w Gdyni, jak gdyby na antypodach bronionej w przyszłości granicy morskiej polskiego państwa. Dlatego porty, o których możemy mówić, to na pewno Ustka z racji bliskości bazy w Redzikowie i – oczywiście – Kołobrzeg. Na tym posiedzeniu omawiamy Kołobrzeg. Natomiast ja mam pytanie do resortu. Czy bardziej priorytetowo... Może to jest złe słowo. Czy uczestniczymy w jakimś wyścigu? To pewnie też jest złe słowo. Czy bardziej priorytetowo są potraktowane plany modernizacji i rozbudowy portu w Ustce? Jak to wygląda ewentualnie z punktu widzenia poniesionych nakładów?

Jak to wcześniej bardzo stanowczo określił poseł Radosław Lubczyk – mój przedmówca – nie stać nas na nieremontowanie czy niemodernizowanie portu w Kołobrzegu. W tym punkcie chcę podziękować za złożone deklaracje. Rozumiem doskonale pozycje obu resortów w sytuacji uchwalonego budżetu. Natomiast to posiedzenie jest m.in. wypadkową tych wszystkich reperkusji i długiego czasu, który został zmarnowany. Myślę, że warto podkreślić, że pan poseł Czesław Hoc jest ostatnią osobą, która mogłaby w tym punkcie zabierać głos właśnie w tak sarkastyczny sposób, dopytując o pieniądze. Zadam panu proste pytanie. Co pan zrobił w tej sprawie, mając 8 lat do dyspozycji? Mając jeszcze na uwadze bardzo symboliczną obecność ministra Grubarczyka, który nawet nie zagrzał miejsca na fotelu... Po prostu podpisał listę i wyszedł. Bardzo chętnie zapytałbym ministra Grubarczyka, jakie działania podjął i czy może czymkolwiek się pochwalić, żeby móc określić swoją pozycję w modernizacji portu w Kołobrzegu.

Chcę też określić podprogowo, że połączone posiedzenie dwóch najważniejszych Komisji w tej materii jest wypadkową przypiętowania prac, które zostały rozpoczęte, zaczynając od porozumienia, a kończąc na tym posiedzeniu, z wielką nadzieją na przyszłość, że w kolejnych 2 latach uda się wykorzystać środki z KPO i doprowadzić do tego, że port w Kołobrzegu będzie również – tu zgadzam się z panem posłem Czesławem Hocem – miał otwartą drogę do rozwoju, żeby stać się perłą środkowego wybrzeża i nie tylko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Już za chwilę oddam głos panu posłowi Hocowi. Natomiast, panie przewodniczący, pragnę przypomnieć, że Komisje nie mają zadania rozliczenia posłów z ich działalności, tylko kontroli i rozliczania rządu, w tym przedstawicieli rządu, którzy są tu z nami po lewej stronie. Oczywiście kontrola to też współpraca. Jak mogłoby być inaczej? Wspieranie dobrych inicjatyw. Chcę też przypomnieć, panie przewodniczący... Jestem trochę zdziwiony pana słowami o bezczynności. Spotykamy się tutaj, bo był pomysł zorganizowania tego posiedzenia Komisji. W poprzedniej kadencji nie było takiego wniosku, aby tematyce portowej w Kołobrzegu poświęcić posiedzenie Komisji, więc nie chcę tutaj wyciągać wniosków ad personam, ale to są niepotrzebne dyskusje. Bardzo proszę, pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Oczywiście, nie będę się odnosił do politycznych zaczepiek. Podejrzewam, że pan poseł Suski do tej pory nawet nie wiedział, że istnieje funkcja wojenna portu w Kołobrzegu. To jest duża doza prawdopodobieństwa. Natomiast mogę panu przypomnieć, że w 2005 r., kiedy objąłem funkcję parlamentarzysty, stworzyliśmy program, który modernizował wejście do portu. To tzw. główka portu za 12 mln zł i obwodnica Kołobrzegu, która prowadzi do portu. To było spowodowane właśnie naszym działaniem. Tak że niewiele rzeczy pan wie. Tym bardziej, że jeśli chodzi o infrastrukturę drogową i o doprowadzenie tras S6, S11 i wiaduktu, to nasz rząd praktycznie cały czas to wykonywał, łącznie z kolejami dużej prędkości. Ale pan o tym nie wie, bo przecież nie był pan posłem w tym czasie. Ale to jest inna kwestia.

Proszę państwa, uważam, że powinniśmy się traktować poważnie, panie ministrze i proszę państwa. To jest kwestia bardzo poważna. Jeśli się robi porozumienie, to ma się pewną wizję i pewną strategię. Równie dobrze moglibyśmy powiedzieć, że robimy porozumienie i będziemy budować np. kosmodrom. Tak? Oczywiście nie mając żadnego montażu finansowego, nie wiedząc, jakie będą środki i skąd. Przecież wiadomo, że w takim porozumieniu się to wszystko tworzy, jeśli mówimy o tym poważnie i logistycznie opracowujemy ten projekt. Natomiast tu już padła konkretna kwota – 200 mln zł. Ok. 200 mln zł na pogłębienie toru żeglugowego i wejścia do portu Kołobrzeg. 200 mln zł. Proszę bardzo. Już jest konkretna kwota. Trzeba zacząć od podstawowej rzeczy, a ewentualnie potem dokładać wszystkie inne wizje finansowe. Ale wy po prostu nie macie tej wizji. Nie wiecie, czy to będzie 5 mld zł, czy 3 mld zł i jak to kompleksowo rozwiązać. Nie macie tego rozłożonego, czy to będzie Ministerstwo Obrony Narodowej, KPO, marszałek województwa, Zarząd Portu Morskiego, miasto, itd. Przecież to wszystko powinno być w planach. To wszystko powinno być logistycznie rozwiązane. Traktujmy się poważnie. Jeśli jest porozumienie, to takie porozumienie ma jakąś wizję. Ma jakieś plany i to skonkretyzowane plany i kalendarz. Mapę drogową. Przecież to jest normalne. To jest działanie szkolne. Dlatego dziwię się...

Oczywiście już nie mówię o tych niszczycielach i krążownikach rakietowych NATO. Tym bardziej – to jest też kwestia wrażliwa, pamiętajmy o tym – że po dołączeniu 2 państw nordyckich – Szwecji i Finlandii – stajemy się wewnętrznym morzem NATO, więc to są już pewne kwestie międzynarodowe. Kwestie bezpieczeństwa. Nie możemy sobie tutaj bajać i tworzyć różnych marzeń czy koncepcji, które są opowieściami z mchu i paproci. Natomiast musimy konkretyzować. Jeśli już wychodzimy z tym na zewnątrz, to mamy ściśle określone wizje, plan i uzgodnienia. To jest normalne. Teraz są nasze pytania jako opozycji, ale nie tylko opozycji, bo przecież jesteśmy z Kołobrzegu i wszyscy chcemy dobra dla naszego miasta i rozwoju portu. Natomiast musimy tu być precyzyjni, a jednocześnie konkretni i poważni.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł nie sugeruje aneksji obwodu królewieckiego? Przepraszam. Pan minister Marchewka.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak. Myślę, że już podsumowując chciałbym odnieść się też do tego, co powiedział pan poseł Hoc. Panie pośle, właśnie tym się różnimy, że zanim podejmiemy jakiekolwiek działania, najpierw chcemy mieć dokumentację i znać fakty wskazujące, ile takie działania mogą kosztować. Mógłbym być złośliwy i powiedzieć, że wszyscy wiemy, jak wyglądała budowa promu bez dokumentacji i ile było strat i jak wyglądała budowa doku bez dokumentacji ze 100 milionami zł straty na tym projekcie. Właśnie tym się różnimy, że podejmując konkretne decyzje w poczuciu odpowiedzialności za finanse publiczne i za rozwój portu samorządowego chcemy podjąć decyzje wtedy, kiedy będziemy wiedzieli, jaka dokładnie kwota jest potrzebna na realizację tej inwestycji. Z punktu widzenia funkcji, o której tutaj mówimy, mówimy o funkcji zwiększającej możliwości portu, szczególnie w kontekście przeładunków i wejścia do portu większych jednostek.

Jak powiedział pan minister i pan generał, funkcja militarna portu jest... Obecnie port zapewnia funkcję militarną. Z naszego punktu widzenia poszerzenie wejścia do portu i przesunięcie ostróg zaraz za falochronem pozwoli na poszerzenie wejścia do portu i pogłębienie go. Jeśli mowa o 200 mln zł, to chcę podkreślić jeszcze raz, że to są szacunki. Myślimy, że ta inwestycja może tyle kosztować. Ale to nie dotyczy pogłębienia, panie pośle, jak pan powiedział. To dotyczy realizacji związanych z poszerzeniem toru i przesunięciem ostróg przy wejściu do portu, ścięciem całego nabrzeża, poszerzeniem wejścia do portu i pogłębieniem toru podejściowego. Nie są to środki finansowe, które są przewidziane na samo pogłębienie. Samo pogłębienie będzie stanowiło zaledwie ułamek tej samej kwoty. Ale to... Co to jest za dokument?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Pogłębienie wejścia do portu i pogłębienie kanału (*niezrozumiale*) – 200 mln zł.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

No, tak. Ale to się wiąże z realizacją ścięcia nabrzeża i przesunięciem wszystkich ostróg. To nie jest kwestia samego pogłębienia. Niech pan posłucha. Pogłębienie, to jest element tej kwoty. Chcę podkreślić jeszcze raz, że w celu dobrej współpracy ministerstwa, administracji rządowej i administracji morskiej z samorządem... Podkreślę to jeszcze raz. Widząc istotne znaczenie, które odgrywają mniejsze porty dla naszej gospodarki morskiej, podejmujemy działania, które doprowadzą nas do tego, żeby w każdy możliwy sposób wesprzeć rozwój tego portu. Tym bardziej, że zapewniłem, że środki finansowe na działania związane z utrzymaniem torów podejściowych do mniejszych portów, w tym do portu Kołobrzegu, są zaplanowane w tym roku na kwotę prawie 65 mln zł, czego w 2023 r. w ogóle nie było, więc robimy ważny krok. Tych kroków przed nami jest jeszcze wiele. Kolejne będziemy podejmować wtedy, kiedy będzie jasno określona kwota tej inwestycji. To pozwoli nam oszacować wszystkie działania, które w następnych krokach powinny zostać podjęte.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Proponowałbym nie przerzucać się kwotami i inwestycjami, bo jeżeli chodzi o gospodarkę morską, to naprawdę lista osiągnięć poprzedniego rządu jest bardzo długa. To były bardzo duże kwoty. To były olbrzymie inwestycje portowe i kanał żeglugowy przez mierzeję. Naprawdę, nie ma sensu się licytować, panie ministrze, bo to były olbrzymie inwestycje. Będą służyć następnym pokoleniom. Polakom. I całe szczęście. Pan poseł Hoc chciał jeszcze ad vocem? Tak?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Kwestia wyjaśnienia. Jest nowy prom w Polskiej Żegludze Bałtyckiej? Jest. Tak. Kto zbudował i kupił ten prom? To za naszych rządów.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Wykonała go stocznia we Włoszech, a PŻB wzięło go w leasing.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Teraz tak. Jest program „Batory”. Są zbudowane 2 promy z programu „Batory”. Wie pan o tym, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To nie ma nic wspólnego z programem „Batory”. Program „Batory” jest na dnie. Całe założenia programu „Batory” nie funkcjonują. My robimy rzeczy, które są dopracowane. Decyduje rachunek ekonomiczny i racjonalne założenia.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Tak że proszę trochę pokory i refleksji. Pokory, refleksji i powagi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Drodzy państwo, już nie będę wchodził w ten wątek. Mam inne zdanie niż pan minister Marchewka. Program „Batory” z opóźnieniem, ale jest realizowany. Czekamy na inne programy obecnego rządu odnośnie do budowy statków. Na razie takich programów nie ma. Pani prezydent, bardzo proszę.

Prezydent Kołobrzegu Anna Mieczkowska:

Jeśli państwo pozwolą, chciałabym przede wszystkim w kilku słowach podziękować za to, że dzisiaj była ta dyskusja. Owocna. Rzeczywiście, jesteśmy w Kołobrzegu. Słuchają nas kołobrzeżanie. Cały czas mamy z panem prezesem relacje, że słuchają nas mieszkańcy i pracownicy, którzy z niecierpliwością czekają na informację, jaki będzie dalszy los naszego portu. Dziękujemy za deklaracje ze strony obu panów ministrów. Natomiast chciałabym jedną rzecz wyjaśnić, bo jednak trochę krzywdzące i dla mnie i dla pana prezesa jest pytanie, co robiliśmy przez 10 lat. Proszę państwa, przez 10 lat, a ja konkretnie przez ostatnie 6 lat, próbowaliśmy rozmawiać i nie było efektów. Razem z panem prezesem odbyliśmy chyba 2 spotkania z panem posłem Jachem, który był wówczas szefem Komisji Obrony Narodowej. Niestety, rezultatów nie było. Można sobie dzisiaj gdybać o tym, co by było, gdybyśmy cofnęli się. Gdyby, powiedzmy, 3 lata temu, była taka wola jak teraz do rozmów, do debaty i do podejmowania decyzji. Pewnie ta dokumentacja już dzisiaj leżałaby na stole. Dlaczego pan prezes podjął się roli koordynatora? Bo ktoś musiał. To jest moja odpowiedź. Jesteśmy odpowiedzialni za to, co dzieje się w naszym mieście i co dzieje się w naszym porcie.

Kiedy już usiedliśmy do rozmów... Jak pan minister powiedział, w ubiegłym roku w grudniu usiedliśmy do rozmów. Odbyło się kilka spotkań i podpisaliśmy to porozumienie. Pan prezes przejął na siebie ciężar i obowiązek przygotowania tej dokumentacji. Uważam, że powinniśmy być za to wdzięczni panu prezesowi, a nie pytać go, dlaczego tak późno. Zrobimy dokumentację. Dzisiaj usłyszałam – i z takim przekazem wracam do Kołobrzegu – że już w tym roku rozpocznie się pierwszy etap prac. My też tę dokumentację, jej pierwszą część, w tym roku, do końca pierwszego kwartału będziemy mieli gotową. Kolejna dokumentacja jest w fazie przygotowań. Ile potrwa? Nie wiem. Ale to jest proces, który się rozpoczął. Skoro się rozpoczął i jest wola po stronie panów ministrów i państwa parlamentarzystów, to dzisiaj mogę mieć taką nadzieję, że ten projekt zostanie doprowadzony do szczęśliwego finału. Na pewno będzie to dla dobra miasta, ale przede wszystkim dla dobra obronności całego kraju. Dziękuję jeszcze raz w imieniu wszystkich mieszkańców naszego miasta za to, że mogłam tu być, że mógł być ze mną pan prezes. Za to, że nas państwo wysłuchali i za ten pakiet dobrych wiadomości, z którymi wracam do Kołobrzegu. Raz jeszcze dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani prezydent, broń Boże nie było moją intencją – i zakładam, że także innych posłów – atakowanie pani czy pana prezesa. Na tym posiedzeniu Komisji musimy rozwiązać wątpliwości. Pojawiają się pytania. Nikt tu nikogo nie atakuje, tylko musimy wiedzieć, kto jaką pozycją zajmuje w tym procesie inwestycyjnym. Myślę, że to są bardzo naturalne pytania. Proszę tego nie brać do siebie. Naprawdę nikt tu nie miał złych intencji. Wydaje mi się, że to były naprawdę zupełnie normalne pytania. Proszę tego nie brać do siebie. Panie posle, pani poseł Arciszewska-Mielewczyk chciała zabrać głos.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Ja jeszcze tylko...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Oczywiście przyłączam się teraz do słów pana przewodniczącego. Ja osobiście i mieszkańcy Kołobrzegu bardzo doceniamy pana prezesa Lijewskiego, jeśli chodzi o Zarząd Portu Morskiego. Wielki szacunek w aspekcie jego pracy i pełnego profesjonalizmu, jak również pani prezydent. Tak że tutaj nie mamy... Chcemy wszyscy, żeby naprawdę był szczęśliwy koniec, jeśli chodzi o efekty. Taki, który by nas satysfakcjonował. Tak że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, członkowie naszej Komisji od początku tej kadencji zawsze zgłaszali chęć poparcia wszelkich projektów, które rozwijałyby naszą gospodarkę morską. Wręcz proponowaliśmy dezyderaty, które wsparłyby jeszcze większe nakłady, które mógłby wyasygnować obecny rząd. Niestety to spotkało się z niezbyt wielkim zadowoleniem posłów koalicji rządzącej, bo wiadomo, że to wiąże się z pewnymi zobowiązaniami. Dziękuję samorządom, bo one z reguły są bardzo zaangażowane w to, żeby porty się rozwijały. To są nie tylko wpływy do budżetu państwa, ale także rozwój tych miast. Nie tylko chodzi o porty o podstawowym znaczeniu, ale też o te mniejsze. To jest bardzo ważne, żeby one rzeczywiście się rozwijały.

Nie chciałam wchodzić w polemikę i złośliwości, ale pan wiceprzewodniczący rzeczywiście powinien skupić się na dochodzeniu do tego, jaki jest plan działania, a nie na dogryzaniu rządowi Prawa i Sprawiedliwości, który przeprowadzał inwestycje na taką skalę, jeżeli chodzi o porty wojenne i w ogóle o porty podstawowym znaczeniu i o mniejsze, że na razie błado państwo wypadają, jeżeli chodzi o tę konkurencję. Mam nadzieję, że te inwestycje, które będą państwo realizować, nie skończą się sprzedażą czy oddaniem nabrzeży, jak zrobiono w Szczecinie czy sprzedażą za 3 złote – jak stało się w Warszawie – spółce niewiadomego, a właściwie wiadomego pochodzenia, co zagraża bezpieczeństwu Rzeczypospolitej. W kontekście inwestycji zgadzam się z panią poseł, której dziękuję za konkretną wypowiedź dlatego, że państwo topią wszystko w morzu słów, a tak naprawdę nie przedstawiają państwo harmonogramu. Chodzą państwo w koło, jeżeli chodzi o KPO, bo wiadomo, że terminy realizacji czy zaangażowania pieniędzy z KPO są takie, że nie są państwo w stanie tego zrobić. Mówią państwo o jego rewizji, ale to też jest śpiew przyszłości. Generalnie te plany, które wiążą się z remontami i przebudową w porcie są nierealne do spełnienia. To trzeba sobie powiedzieć. Są państwo specjalistami... Tak, panie ministrze, zgadzam się, że planujecie. Ale tak planujecie, że potem te inwestycje nie są realizowane, o czym świadczy też przedsięwzięcie dotyczące budowy elektrowni atomowej w moim województwie. Natomiast pieniądze były przejeżdżone na projekty, analizy i analizy analiz. W tym jesteście specjalistami. To trzeba przyznać.

Konkludując, mam nadzieję, że uda się przeprowadzić tę inwestycję, niezależnie od tego, w jakim terminie. Ta inwestycja jest potrzebna polskiej armii, Marynarce Wojennej, samorządowi i Rzeczypospolitej. Mam nadzieję, że zostanie zrealizowana. Natomiast w związku z tym, że są harmonogramy chciałabym, żebyśmy się poważnie traktowali. Biorę to jak najbardziej do serca i bardzo proszę panów ministrów – jak zwykle, bo mamy taką zasadę – żeby nam państwo przedstawili harmonogramy, które państwo przewidują przy realizacji tego przedsięwzięcia. Jakiego rodzaju wydatki – niezależnie od tego, czy to się uda zrealizować czy nie... Ale trzeba mieć tę wizję, której niektórzy nie chcą mieć i mówią, że trzeba iść do lekarza. Trzeba ją posiadać, żebyśmy widzieli, na co mamy się nastawiać, jeżeli chodzi o planowanie posiedzeń Komisji, być może wyjazdowych. Takich, żeby można było państwa o to zapytać. Żeby zmobilizować wszystkie siły polityczne, aby znalazły się środki na ten cel i żebyśmy mogli w przyszłym półroczu zaplanować posiedzenia, które będą związane z realizacją czy zapoznaniem się z realizacją tego przedsięwzięcia.

To nie jest tak, że możemy mieć dobre samopoczucie, że cele militarne są – jak powiedział pan minister – zachowane, bo z kolei przedstawiciel samorządu województwa stwierdził, że jednak siły zbrojne z infrastruktury portowej nie mogły skorzystać, więc jest tutaj dużo do nadrobienia. Proszę nie przerzucać na pana generała czy na pana admirała odpowiedzi na pytania, na które to państwo powinni odpowiedzieć. My deklarujemy wsparcie takich inwestycji, bo one są nam po prostu potrzebne. Wydaje mi się, że na tym powinniśmy zakończyć,

żeby był optymizm. Nie można uciekać od tego, że są pewne terminy. Nie bujajmy w obłokach. Akurat tu, ze względu na bezpieczeństwo Polski, naprawdę trzymajmy się jakichś terminów i danego słowa co do realizacji rozbudowy i rozwoju portu w Kołobrzegu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W ślad za tym wnioskiem pani poseł poprosimy zarząd portu i pana prezesa o przedstawienie takiego harmonogramu, na ile jest to możliwe, wraz z ujęciem tego, kiedy oczekują państwo, że powstanie bardziej wiążąca analiza i pozostałe badania. Podobnie, jeżeli chodzi o ministerstwo. Rozumiem, że w tym zakresie pewnie bardziej wiodące będzie Ministerstwo Infrastruktury, także z uwagi na udział urzędu morskiego. Jeżeli jest inaczej, to niech państwo wspólnie zdecydują, kto taki harmonogram przedstawi nam ze strony rządu. Pan minister chciał się odnieść. Tak? Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, bo czuję się zobowiązany do tego, żeby odpowiedzieć i przedstawić kilka faktów w odpowiedzi pani poseł, która przed chwilą mówiła. Chcę pani powiedzieć... Może zacznę od tego, co pani powiedziała o kwestiach związanych z realizacją inwestycji. O tym, że Komisja chciała wspierać większe środki finansowe na realizację inwestycji w gospodarce morskiej, co rzekomo nie spotkało się ze wsparciem. Chcę powiedzieć, że w 2025 r. środki finansowe w budżecie państwa w części – Gospodarka morska, są o 35% wyższe niż w roku poprzednim i to są rekordowe kwoty. To po pierwsze. Jeżeli chodzi o kwestie związane z Krajowym Planem Odbudowy chcę jasno powiedzieć, że pomimo późnego uruchomienia tego programu, wynikającego z bardzo długiego blokowania przez poprzedni rząd środków z Krajowego Planu Odbudowy, podjęliśmy działania, które pozwoliły na uruchomienie tych środków na realizację działań, które są związane z infrastrukturą morską. To np. port instalacyjny w Gdańsku. Dzięki naszym staraniom Komisja Europejska wyraziła zgodę na udzielenie pomocy publicznej w wysokości ponad 900 mln zł na realizację terminala instalacyjnego morskich farm wiatrowych.

Co więcej, pozyskaliśmy środki finansowe na realizację działań, które służą portom serwisowym w Ustce, Łebie i Darłowie. Już zostały ogłoszone przetargi na przygotowanie i przystosowanie infrastruktury portowej do tego, żeby służyła portom serwisowym. To są kolejne działania, które już zostały zrealizowane. Jeśli chodzi o inwestycje w portach, to chcę pani poseł powiedzieć o pewnych liczbach i porównać ostatni rok rządów PiS do pierwszego roku naszego rządu. Jeśli chodzi o zysk netto w portach o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to rok do roku te zyski netto są wyższe o 113 mln zł we wszystkich portach, tj. o 26%. Można? Można. Pomimo tego, że do Polski sprowadzono zdecydowanie mniej węgla, bo blisko 10 mln t węgla mniej, który zresztą do dzisiaj zalega w portach na hałdach. Kluczowe inwestycje w portach są realizowane.

Jeżeli miałbym mówić o działaniach, które zostały zrealizowane przez poprzedni rząd, to mógłbym się wyzłościwić. Mógłbym np. mówić o porcie kontenerowym. Przyjęliśmy uchwałę rządu, która ma już roczne opóźnienie. Jedyne, co było z niej sfinalizowane, to umowa przedwstępna. W ciągu roku podpisaliśmy wiele umów związanych z realizacją działań, które służą sprawdzeniu miejsc pod budowę tego portu, wywiadów ferromagnetycznych w rejonie basenu portowego, miejsc na falochronie, jak i na lądzie, w których będzie powstawać infrastruktura drogowa i kolejowa. Mówi pani o oddawaniu nabrzeży. Przepraszam. Będą bardzo zdecydowanie sprzeciwiał się wszelkiego rodzaju fake newsom i kłamstwom. Po pierwsze, transakcja, która dotyczy portu w Szczecinie, jest transakcją pomiędzy dwiema prywatnymi firmami. Port zarabia m.in. na tym, że dzierżawi te tereny. Każdego roku firmy prywatne płacą portowi grube miliony złotych. Port na tym zarabia.

Im większe będą przeładunki, tym większe będą opłaty portowe, na czym zarobi Skarb Państwa. Inwestor zobowiązał się do realizacji inwestycji na poziomie 200 mln zł. Zwiększenie przeładunków oznacza większe przychody dla portu, czyli dla Skarbu Państwa. Po drugie, blisko 200 pracowników firmy podpisało się pod tym, żeby zrealizować tę inwestycję. Wręcz domagają się realizacji tego przedsięwzięcia. Po trzecie, w grudniu 2022 r., czyli za czasów rządu PiS firma, o której pani mówi, pani poseł, stała się największym udziałowcem, mając praktycznie całłościowy wpływ na spółkę. W grudniu 2022 r. Kto wtedy rządził? Wtedy ministrem był pan Marek Grubarczyk. Co więcej, we wrześniu 2023 r. prywatni

inwestorzy, którzy mieli mniejsze udziały w tym porcie, wystąpili do premiera Morawieckiego z informacją, że chcą sprzedać pozostałe udziały i pytali, czy rząd będzie korzystał z prawa pierwokupu. To było we wrześniu.

Premier Morawiecki nie zadeklarował nic. Chyba 23 listopada pan minister Grubarczyk podpisał notatkę służbową, w której jest jasno napisane, że deklaracja w zakresie pierwokupu właśnie dla udziałowców spółki Balt Cargo wydaje się nieuzasadniona. Mogę to pani pokazać. Postanowiłem, że muszę zareagować dlatego, że nie mogę pozwalać na to, żeby w przestrzeni publicznej były realizowane fake newsy. Dla jasności chcę pani powiedzieć, bo sobie to obliczyłem. Jak mówię, wszystko jest zawsze w dokumentach. Za czasów rządu Prawa i Sprawiedliwości w wieloletnią dzierżawę w polskich portach firmom z Niemiec, Belgii, Holandii i Chin oddano 1500 tys. m² terenu, więc proszę na samym początku patrzeć na to, co było robione i nie rozsiewać informacji, które nie są związane z rzeczywistością.

O tym, co planujemy zrobić. Jeszcze w tym miesiącu planujemy otrzymać decyzję środowiskową do realizacji inwestycji terminala kontenerowego w Świnoujściu. Liczymy na to. Co więcej, mogę pani również powiedzieć, że w 2024 r., czyli w pierwszym roku funkcjonowania naszego rządu, przeładunki kontenerów w polskich portach były rekordowe. Po dwóch latach spadku – w 2022 r. i 2023 r. był spadek – osiągnęliśmy rekord w historii polskich portów. Przeładowano ponad 3,2 mln TEU, czyli jednostek, które odpowiadają wielkości jednego kontenera dwudziestostopowego. Uważam, że inwestycje, które są planowane w polskich portach są inwestycjami, które są realizowane zgodnie z naszymi założeniami. Przeładunki są na stabilnym poziomie. Zyski portów są rekordowe. Będą mówił o tym, jak wyglądają fakty. Za każdym razem, kiedy będę słyszał o oddawaniu nabrzeży, bo bardzo dużo jest tego m.in. w przestrzeni publicznej, internetowej, będę po prostu zdecydowanie reagował. Uważam, że wszyscy, którzy są na posiedzeniu Komisji, wszyscy, którzy wiedzą, jak funkcjonują porty, powinni doskonale zdawać sobie z tego sprawę, jaka jest prawda. To tyle tytułem uzupełnienia. Dziękuję, pani poseł. Oczywiście deklaruje dalszą współpracę w celu rozwoju naszych portów i realizacji tych inwestycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Udzielę na krótko głosu pani poseł. Tylko nie chciałbym, żebyśmy dalej brnęli w wątki niezwiązane z dzisiejszym posiedzeniem Komisji. Natomiast, panie ministrze, w jednej sprawie muszę interweniować. Pan minister jednoznacznie zaznaczył, że jest przeciwny rozsiewaniu fake newsów i kłamstw. Panie ministrze, jeżeli chodzi o blokowanie środków unijnych, m.in. z KPO, to naprawdę są granice hipokryzji. Dzisiaj temat jest inny. Ale jeżeli pan porusza w taki sposób ten temat, to wystarczy, że przypomnę, że każdy może wejść do internetu i odsłuchać np. wypowiedź pana Rafała Trzaskowskiego, który mówił, że środki powinny być mrożone do czasu, kiedy platforma odzyska władzę. Tutaj postawię kropkę, panie ministrze. Nie idźmy w tę stronę. Nie chcę, żeby to posiedzenie zamieniło się w posiedzenie, na którym dyskutujemy o bieżącej nawałance politycznej czy też o tematach z nią niezwiązanych. Ale są granice hipokryzji.

Pani poseł. Panie pośle, ja też chciałbym zabrać głos. Pan przewodniczący Grzyb też chciałby zabrać głos. Pani poseł wywołała pewien temat, w związku z czym pan minister odpowiedział. Chciałbym, żeby pani poseł już krótko...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewicz (PiS):

Bardzo krótko. Bardzo się cieszę, że pan minister dzięki rządowi Prawa i Sprawiedliwości może się pochwalić tym, że realizuje inwestycje przygotowane i rozpoczęte przez Prawo i Sprawiedliwość. Gdyby tego nie było to nie mielibyście co robić, bo nie macie na to dodatkowych pieniędzy. Mówiąc o dodatkowych środkach mówiłam o dezyderatach i o niezadowoleniu wśród posłów, którzy nie chcieli tych dezyderatów, bo wiedzieli, że to będzie zobowiązanie do jeszcze większej pracy i realizacji przedsięwzięć. Tak, jest różnica. My nie sprzedaliśmy. Państwo nie skorzystali też z prawa pierwokupu, a mogli państwo to zrobić. Czyli sprzedaliście, oddaliście. To jest właśnie ta różnica, że nie patrzycie na interes Rzeczypospolitej. Wam jest obojętne kto, co i kiedy – tak, jak w Warszawie, w przypadku tej spółki – bierze w swoje ręce.

Dziękuję panu przewodniczącemu, że przypomniał o zamrożeniu środków, bo robili to państwo z pełną premedytacją. Na polityczne zamówienie udało się wam zamrozić,

aby je ewentualnie odmrozić – a z tym też różnie bywa – gdy nastanie wasza koalicja. I jeszcze jedno, jeżeli chodzi o zwiększenie środków na gospodarkę morską. Panie ministrze, gościmy tutaj często reprezentantów szkolnictwa wyższego, portów i wszystkich innych instytucji związanych z gospodarką morską. To jest bieżące funkcjonowanie z racji inflacji, wzrostu kosztów, etc. Nie ma większych środków na dodatkowe czy w ogóle na inwestycje, o które zabiegają uczelnie i inne instytucje. To było ostatnio jasno powiedziane. Jeżeli chodzi o jakieś kwestie związane z nowym żaglowcem dla Uniwersytetu Morskiego czy inwestycje związane rzeczywiście z rozwojem uczelni, to nie ma dodatkowych środków. To są zwiększone środki tylko na pokrycie bieżącego funkcjonowania.

Oczywiście mam nadzieję, że pan już więcej nie przedstawi nam swojej prezentacji, bo ona się zdezaktualizuje. Prosimy o nowe, dobre wieści o dodatkowych pomysłach inwestycyjnych, które uda się państwu zrealizować. Nie tylko o tych, które państwo realizują, bo przygotował je rząd Prawa i Sprawiedliwości. Przeładunki w porcie będą, bo przygotowaliśmy infrastrukturę. Były remonty, pogłębienie torów, obrotnice, magazyny. To wszystko przygotował rząd Prawa i Sprawiedliwości, żeby pan mógł z tego korzystać. Prosimy o więcej, panie ministrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę, ale bardzo krótko. Dobrze?

Posel Czesław Hoc (PiS):

Nawiązał pan do fake newsów. Tak? To coś panu powiem. Jak pan nazwie pana prezydenta Trzaskowskiego, który wiedział, że zapłaciłem ze środków prywatnych za spotkanie w Choszczynie, a pomimo tego publicznie machał fikcyjną fakturą mówiąc, że zapłaciłem z biura poselskiego. No i dobrze. To są właśnie fake newsy. Jesteście kuglarzami.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister chciałby odpowiedzieć. Panie ministrze, wydaje mi się, że wszystkie argumenty po pana stronie już tak naprawdę padły.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tylko ostatni argument. Chcę jeszcze powiedzieć, że to, co dotyczy realizacji działań związanych z inwestycjami, to jest znaczący wzrost. I nie wynika to z kosztów wynikających ze wzrostu obsługi bieżącej jednostek administracji morskiej. Jeżeli pani posłanka już powiedziała chociażby o uczelniach morskich, to znowu podkreślę, że chociażby w tym roku na funkcjonowanie uczelni morskich mamy zapisane w budżecie dodatkowe 50 mln zł dla 2 uczelni morskich – dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i dla Politechniki Morskiej w Szczecinie. Co więcej, na koniec listopada pan premier Donald Tusk podpisał uchwałę rządu, która przekazuje Politechnice Morskiej w Szczecinie dodatkowo 50 mln zł na realizację inwestycji, którą jest ośrodek szkoleniowy ratownictwa morskiego. Czyli w najbliższych 3 latach wydamy na ten cel ponad 110 mln zł. Te inwestycje są realizowane przez nasz rząd i finansowanie tych inwestycji jest naprawdę na wyższym poziomie. Bardzo proszę o wspieranie tych działań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Pan... Nie, nie. Jeszcze nie skończyliśmy, drodzy państwo. Jeszcze pan przewodniczący Grzyb i ja. Też będziemy chcieli zadać pytania. Pan przewodniczący Grzyb.

Posel Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę państwa, przede wszystkim chciałbym podziękować panu wiceprzewodniczącemu Hokowi, który w końcu grudnia zwrócił się do mnie, aby odbyć takie wspólne posiedzenie. Ujęliśmy to w planie jako jedno z pierwszych posiedzeń Komisji Obrony Narodowej wspólnie z Komisją Gospodarki Morskiej. Po drugie, uważam, że ten temat jest ważny, ponieważ wywołał zaniepokojenie. Nie tylko w Kołobrzegu, ale w ogóle w regionie zachodniopomorskim czy w województwie zachodniopomorskim. Dlatego, że dużo słyszeliśmy o rozwoju portów serwisowych, m.in. w Ustce i Darłowie. To też spowodowało pewnego rodzaju niepokój – jak sygnalizowali panowie posłowie – że port w Kołobrzegu nie znajduje się wśród tych priorytetów. Sygnalizowali również, że władze samorządowe Kołobrzegu oraz samorządu województwa zachodniopomorskiego chciałyby, żeby ten temat stanął na wspólnym

posiedzeniu Komisji ze względu na to, że funkcje tego portu są zarówno cywilne, jak i poświęcone obronności kraju. Jak państwo widzą, to posiedzenie udało się zorganizować w dniu dzisiejszym.

Wydaje mi się, że wiele wyjaśnień, które tutaj padły, jak również historia zaangażowania miasta Kołobrzeg i spółek, które są spółkami komunalnymi miasta, łącznie z informacją poprzedniego pana prezydenta, a obecnie senatora, to są ważne informacje, które pokazują, jakie turbulencje były związane z dojściem do porozumienia pomiędzy samorządem Kołobrzegu a Ministerstwem Obrony Narodowej, przy wsparciu udzielonym ze strony Ministerstwa Infrastruktury. Wydaje mi się, że to jest ważne wyjaśnienie. Jeżeli zostanie przygotowana dokumentacja po tym porozumieniu sierpniowym – bo tak je określam w cudzysłowie – i będzie sporządzony kosztorys inwestorski, to będzie on podstawą do preliminowania funduszy, z których ta inwestycja może zostać sfinansowana. I może ostatnia uwaga odnosząca się do KPO. Drodzy państwo, myślę, że była świetna okazja, żeby cały polski parlament wsparł premiera Morawieckiego w staraniu się o fundusze z KPO. Sześciokrotnie występowałem z trybuny sejmowej prosząc, żeby najpierw zostały pokazane założenia KPO, a potem pierwszy jego projekt i drugi projekt. Prosiłem również, żeby przed finalnym przekazaniem do Komisji Europejskiej polski parlament mógł się zapoznać z zapisami Krajowego Planu Odbudowy.

Gdy poprosiłem o przedstawienie założeń tego projektu odesłano mnie, żebym poszedł na konferencję prasową. Tego dnia po południu miała się odbyć konferencja prasowa. Polski parlament nie został w sposób należyty potraktowany w pracach nad Krajowym Planem Odbudowy. Zupełnie inaczej było np. w parlamencie włoskim, który przed wysłaniem całego Krajowego Planu Odbudowy dla Włoch został poinformowany przez rząd. Parlament włoski podjął uchwałę wspierającą starania rządu w celu uzyskania tych środków. W moim przekonaniu to była bardzo dobra okazja, żeby również polski parlament poprzedniej kadencji in gremio poparł starania rządu. Jak sądzę, wtedy byłaby zupełnie inna sytuacja z uruchomieniem tych pieniędzy. To jest doświadczenie na przyszłość, że nie wolno marginalizować parlamentu w takich sprawach, jak strategiczne finansowanie, niezależnie od tego, skąd te źródła pochodzą. Na koniec chciałem bardzo serdecznie podziękować wszystkim uczestnikom, a w szczególności naszym gościom, którzy reprezentują samorząd województwa zachodniopomorskiego, łącznie z panem marszałkiem Geblewiczem, jak również pani prezydent, prezesowi portu w Kołobrzegu i wszystkim, którzy brali udział w debacie.

Uważam, że ona dobrze rokuje, że ten projekt pomimo przesunięcia w czasie zostanie wypełniony w optymalnym zakresie dla wszystkich stron. Gdyby była potrzeba uzyskania informacji, których ze względu na kwalifikowany charakter informacji nie można byłoby uzyskać w trybie otwartym ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej czy polskich sił zbrojnych, to – oczywiście – możemy do tego wrócić w innym terminie w trybie niejawnym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Dosłownie kilka krótkich pytań doprecyzowujących. Czy dobrze zrozumiałem, że środki z KPO będą wtedy, kiedy inwestycję uda się zakończyć do połowy 2026 r. czy też, gdy uda się ją uruchomić? Wtedy będzie potrzebne jakieś moratorium. Tak?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zakończyć. Taki jest pierwotny plan. Ale np. przy realizacji działań związanych z terminalem instalacyjnym w Gdańsku Komisja Europejska wyraziła zgodę, żeby do połowy 2026 r. zostało zrealizowane wykonanie pirsu wraz z jego zabetonowaniem. Następnymi kilkoma miesiącami będzie dotyczyło przystosowania suprastruktury do realizacji działań instalacyjnych na morzu, więc to wszystko to jest kwestia zrealizowania działań, które mają charakter zakończenia inwestycji, ale nie jej uruchomienia. Zakończenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy państwo jeszcze nie myślą o tym, co mogłoby się wydarzyć, gdyby zostały przyznane środki z KPO, ale nie udałoby się jej dokończyć w terminie, a Komisja Europejska nie wyraziłaby zgody na memorandum przedłużające? Jak rozumiem, na to jeszcze nie ma scenariusza.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Scenariusz zostanie określony wtedy, kiedy będzie gotowa dokumentacja, bo to da odpowiedź na pytanie o czas realizacji projektu inwestycyjnego. Z naszego punktu widzenia to jest najistotniejsze. Wszystko zależy od dokumentacji. Od tego trzeba zacząć. Obiektywnie patrząc, jeżeli nie będziemy mieli dokumentacji i wskazanego jasno harmonogramu działań, to – mówiąc wprost – negocjacje z Komisją Europejską nie będą możliwe. Dlatego, że musimy być przygotowani z projektem pokazującym konkrety, czyli z dokumentacją dla tej inwestycji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To zwróćmy się już, nie czekając. Czasu jest rzeczywiście niewiele. Bądźmy pewni, że zabezpieczymy te środki na różne ewentualności. Zwróćmy się z pytaniem do pana premiera polskiego rządu, czy w wypadku, w którym doszłoby do sytuacji, w której te środki z KPO nie zostałyby przekazane albo nie zdążylibyśmy ich wydać dając gwarancje tego, że ze środków rezerwy budżetowej, którą premier dysponuje, ten budżet zostanie uzupełniony?

Jak państwo oceniają? To jest chyba pytanie przede wszystkim do pana prezesa. O ile może wzrosnąć wolumen towarowy po dokonaniu tej modernizacji?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Proszę państwa, przebudowa wejścia do portu to nie tylko wolumen, jeżeli chodzi o przeładunki. Widzimy, że sytuacja geopolityczna też ma wpływ na rodzaj i wielkość przeładunków. Wystarczyła jedna blokada, chociaż może zaczę od innej rzeczy. Wystarczyło pominięcie nas przez tydzień – przez 7 dni – w decyzji, żebyśmy mogli być portem tranzytowym w przewozie zboża z Ukrainy. Proszę państwa, przez to zboże nie pojawiło się w porcie w Kołobrzegu przez 3 miesiące. Musieliśmy odbudować całą tę drogę. Uwiarygodnić się. Odbudować naszą wiarygodność i rzetelność wśród naszych klientów i kontrahentów. Liczymy na to, że zdolność przeładunkowa w porównaniu do tego, co mamy dzisiaj – jest to rząd wielkości 200–300 tys. t w skali roku – może wzrosnąć pięciokrotnie. Oczywiście to jest też rozwój nowej funkcji w porcie, a mianowicie funkcji pasażerskiej. W dniu dzisiejszym nie ma żadnego połączenia promowego ze środkowego wybrzeża ze Skandynawią. Rozmawiamy z przedsiębiorstwami. Natomiast tutaj znowu się rozbijamy o parametry jednostek, które mogłyby wejść do portu.

To nie tylko przeładunki, ale również inne funkcje. I – oczywiście – obszar offshore. Nie rozmawiamy o statkach CTV, które mogłyby wejść do portu, tylko mówimy o większych jednostkach. Czyli myślimy o SOV. Jest większa liczba tych jednostek. Rozmiar portu serwisowego też będzie większy niż w pozostałych portach z uwagi na pole, na którym mają być budowane farmy wiatrowe i na moce, które mają być tam wytwarzane. Tylko jeszcze dopowiem, że w dniu dzisiejszym na środkowym wybrzeżu jesteśmy portem, który przyjmuje największe statki. Już dzisiaj, bez przebudowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Gdyby ziścił się najbardziej pozytywny scenariusz, że przeładunki towaru mogłyby sięgnąć rocznie nawet 1 mln t, to czy na taką ewentualność infrastruktura drogowo-kolejowa... Czy ona się wywiąże? Czy trzeba byłoby ją w jakiś sposób modernizować? Czy ona jest przygotowana?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Proszę państwa, właśnie to pokazywałem w prezentacji. Bocznice już mamy. I obwodnicę też już mamy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja wiem, że mamy. Pytam, czy przepustowość będzie zachowana?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Tak. Będzie zachowana.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I ostatnie pytanie. Pan prezes wspomniał, że na razie – poza Skarbem Państwa – są państwo właścicielami 40% terenów znajdujących się na terenie portu. Jak rozumiem, pozostałe 60% starają się państwo cały czas odzyskać w różny sposób. Czy to w jakiś sposób może przeszkodzić tej inwestycji?

Prezes zarządu ZPMK Artur Lijewski:

Nie. Natomiast, proszę państwa, zwrócę uwagę na jedną rzecz. Likwidator wyprzedał majątek Skarbu Państwa, który dzisiaj gmina czy zarząd portu – spółka komunalna – wykupuje za pieniądze, które musi wypracować, zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, z opłat portowych. Wiemy, że pieniądze z opłat portowych i z dzierżaw w dzisiejszym stanie ledwo wystarczają na koszty eksploatacyjne, nie mówiąc już o wielomilionowych inwestycjach. Wykup nieruchomości to jest odrębna sprawa. Właściciele nieruchomości przez 25 lat doprowadzili do totalnej dekapitalizacji majątku. Nie dosyć, że musimy wykupić tę infrastrukturę za romantyczną cenę wizji dzisiejszych właścicieli, ponieważ oni uważają, że ta infrastruktura ma wartość sentymentalną. Założmy, że za odcinek 200 m nabrzeża właściciele oczekują zapłaty w wysokości 7–10 mln zł. Żeby to mogło później funkcjonować, wymagany jest jeszcze remont czy totalna przebudowa. Nie ukrywajmy, że wzięcie takiego majątku na majątek gminy wiąże się z tym, że zaraz będziemy mieli kontrole i dojdzie do zamknięcia takich nabrzeży. To jest kolejny temat i problem występujący w małych portach. To struktura własnościowa, stan techniczny infrastruktury prywatnych właścicieli oraz dozór i nadzór nad tym wszystkim. To jest problem, który ciągnie się od powołania ustawy o portach i przystaniach morskich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Pan przewodniczący Hok.

Poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, chciałem serdecznie podziękować za możliwość uczestniczenia w dzisiejszym wspólnym posiedzeniu Komisji. Myślę, że dzięki temu nasza opinia parlamentarna, ale także opinia społeczna mogła zobaczyć, jakim problemem jest port kołobrzeski i jaka przyszłość może być przed nim otwarta oraz ile jest do zrobienia. Dziękuję, że pani prezydent Anna Mieczkowska mogła uczestniczyć w naszym dzisiejszym spotkaniu, jak również za zaangażowanie pana marszałka Geblewicz oraz prezesa portu Artura Lijewskiego. Również dziękuję panu senatorowi Gromkowi, który 12 lat był prezydentem Kołobrzegu i doskonale zna problem portu kołobrzeskiego. Mówimy o bezpieczeństwie i o przyszłości. Dlatego bardzo bym prosił, abyśmy przede wszystkim myśleli o bezpieczeństwie i nie rozróżniali, czy to ma być port Kołobrzeg czy port Ustka. Myślę, że wszystkie porty zasługują na to, żeby je wzmocnić, ponieważ myślimy o bezpieczeństwie polskiego wybrzeża i polskich obywateli.

Dziękuję również wszystkim państwu, którzy gwarantują, że będziemy pilnowali tego projektu. Może chcielibyśmy się już wstępnie umówić na wyjazdowe wspólne posiedzenie naszych Komisji w Kołobrzegu, kiedy ten pierwszy projekt będzie już realizowany dzięki udziałowi pana ministra Marchewki i urzędu morskiego. Myślę, że na jesieni już będziemy mogli przystąpić do pierwszych czynności w porcie kołobrzeskim. Serdecznie dziękuję za spotkanie wszystkim państwu. Byłem w to bardzo zaangażowany nie tylko dlatego, że jestem mieszkańcem Kołobrzegu, ale również dlatego, że to bardzo leżało mi na sercu. Tak że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja również wszystkim państwu dziękuję za to spotkanie. Myślę, że ta dyskusja, która właśnie teraz się odbyła, wyznacza dobre tory dla tej inwestycji. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie Komisji.