



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.054.6.2025

Warszawa, 19 listopada 2025

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 13028, złożoną przez Posła na Sejm RP - Pana Rafała Siemaszko wraz z grupą posłów, w sprawie wykorzystania rozwiązań ustawy o portach i przystaniach morskich oraz problematyki rozwoju portów morskich – niniejszym przedstawiam następujące informacje.

Jednym z zasadniczych aktów prawnych regulujących funkcjonowanie polskich portów i przystani morskich jest ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796, t.j.), dalej: ustawa, która w art. 23 ust. 1 stanowi, że o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej<sup>1</sup> oraz przystaniami morskimi decyduje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej.

W praktyce oznacza to, że zgodnie z powyższym gmina może np. zdecydować o powołaniu podmiotu zarządzającego danym portem morskim lub przystanią, działającego w formie komunalnej spółki odpowiedzialnej m.in. za zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, a także pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu.

W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego w trybie art. 23 ust. 1 ustawy zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej (*vide*: art. 25 ust. 1 ustawy).

Natomiast, gdy większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej stanowi przedmiot własności Skarbu Państwa i nie została oddana w użytkowanie wieczyste lub stanowi przedmiot użytkowania wieczystego Skarbu Państwa – zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego. Powyższe reguluje z kolei art. 25 ust. 2 ustawy.

---

<sup>1</sup> porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury wszystkie struktury portowe i przystaniowe w Polsce stanowią ważne bieguny rozwoju – także w wymiarze lokalnym i regionalnym, a obowiązujące przepisy ustawy dają samorządom możliwość optymalnego z ich perspektywy podejścia do kwestii zarządzania portami i przystaniami. Przykłady dobrze funkcjonujących portów komunalnych z powołanymi przez właściwe miejscowo gminy zarządami – potwierdzają, że obecne rozwiązania są właściwe i skuteczne. Warto przy tym jednocześnie zaznaczyć, że rozwój mniejszych struktur portowych i przystaniowych zapewniony jest także w przypadkach, gdy nie zdecydowano o powołaniu zarządów portów. Wówczas, zdarza się, że zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego – jak opisano wyżej.

Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi i nie planuje prac, w wyniku których wymuszony miałby zostać proporcjonalny udział samorządów w finansowaniu infrastruktury dostępowej do polskich portów morskich.

Ocenia się, że przepisy ustawy, które stanowią m.in., że budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej, oraz mogą być finansowane lub dofinansowane z innych źródeł, w szczególności z budżetu jednostki samorządu terytorialnego – odpowiadają realiom funkcjonowania polskich portów oraz samorządów, i nie wymagają zmiany.

Co istotne, ustawa nie przewiduje żadnych mechanizmów przymusowych wobec samorządów. Przepis zdefiniowany w art. 2c ust. 1 ustawy ma charakter fakultatywny – tj. samorzady mogą, lecz nie muszą uczestniczyć w kosztach ww. inwestycji dostępowych.

Na rok 2025 w budżecie państwa zaplanowane zostały wydatki na zadania związane z pogłębieniem i utrzymaniem torów wodnych i podejściowych do polskich portów morskich w łącznej wysokości 157 mln PLN.

Na potrzeby dalszego, dynamicznego rozwoju polskich portów morskich wykorzystywane będą zarówno istniejące nieruchomości, jak również te powstałe w wyniku załadowienia. Dobrym przykładem w tym względzie jest trwająca obecnie rozbudowa Portu Gdańsk, w jego części zewnętrznej (tzw. Port Północny), gdzie ma miejsce budowa nowego terminala na terenie powstałym poprzez załadowienie akwenu o powierzchni ponad 21 ha. Tego typu projekty występują w wielu lokalizacjach, a za ich realizacją przemawia wiele korzyści - m.in. o charakterze technicznym i ekonomicznym, które wynikają z dobrych warunków obsługi największych jednostek pływających. W takim kierunku zakłada się dalszy rozwój m.in. Portu Świnoujście (*vide*: projekt dot. budowy Przylądka Pomerania) oraz Portu Gdynia (*vide*: projekt dot. budowy Portu Zewnętrznego).

Jednocześnie - zwraca się uwagę, że inwestycje realizowane są i będą także w tzw. częściach wewnętrznych polskich portów morskich, gdzie działa wielu operatorów, i gdzie obsługuje się wiele typów ładunków, a także odprawia się pasażerów korzystających np. z połączeń promowych.

Ponadto, odnosząc się do wskazanego w pytaniu Portu Gdynia - wyjaśnia się, że jednym z największych potencjałów w zakresie pozyskania przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. nowych terenów na rozwój funkcji portowo-morskich, charakteryzuje się 260-hektarowy obszar tzw. Doliny Logistycznej.

Zgodnie z założeniami, wieloletnia inwestycja przewiduje m.in. budowę infrastruktury logistycznej, w tym obiektów magazynowo-składowych, publicznego kolejowego terminala intermodalnego oraz budowę parkingu centralnego dla samochodów ciężarowych obsługiwanych w Porcie Gdynia.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Arkadiusz Marchewka  
Sekretarz Stanu