



Znak sprawy: DGM-5.054.3.2022

**Szanowny Pan**  
**Tomasz Grodzki**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w związku z oświadczeniem Pana Senatora Jerzego Wciśły w sprawie funduszu celowego do wsparcia małych i średnich portów morskich, złożonym podczas 36. posiedzenia Senatu RP w dniu 4 lutego 2022 r., przedstawiam poniżej odpowiedzi na postawione przez Pana Senatora pytania.

**1. Co dalej z funduszem morskim? Czy powstanie? Jeśli tak, to kiedy i z jakim budżetem?**

W odpowiedzi na pytanie w zakresie Morskiego Funduszu Inwestycyjnego uprzejmie informuję, że MFR, jako pozabankowy mechanizm finansowania gospodarki morskiej, ma zapewnić dodatkowe, komercyjne finansowanie na generujące przychód inwestycje armatorów i stoczni oraz portów (w zakresie suprastruktury).

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi prace nad optymalnym, odpowiadającym długotrwałym potrzebom gospodarki morskiej, ukształtowaniem przepisów. Przygotowany został projekt odpowiednich przepisów ustawowych, aczkolwiek procedowanie projektu zostało zakłócone przez pandemię COVID-19. Do optymalnego ukształtowania tego dodatkowego źródła finansowania, a także możliwości rozpoczęcia działalności, potrzebne jest ustabilizowanie sytuacji gospodarczej w zakresie gospodarki morskiej oraz rynków kapitałowych w skali ogólnej. Według wypracowanej koncepcji, planowany fundusz powstanie bowiem jako spółka akcyjna o ustawowo zmienionych kompetencjach, prowadząca inwestycje we współpracy z siecią już istniejących funduszy inwestycyjnych (otwartych i zamkniętych) lub samodzielnie – działając jako alternatywna spółka inwestycyjna.

**2. Rada Ministrów 17 września 2019 r. przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia programu pod nazwą: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Ile środków z tego programu wydano na inwestycje w małych portach w latach 2020-2021? Jakie to były inwestycje?**

W celu dalszego usprawnienia funkcjonowania polskich portów morskich, wzmocnienia procesu ich rozwoju, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim one dysponują – w ówczesnym Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wypracowano strategiczny dokument rządowy pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, który przyjęty został przez Radę Ministrów w dniu 17 września 2019 r.

Program określa cele i priorytety rozwojowe portów, wskazuje najważniejsze kierunki ich rozwoju, a także wyznacza konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne do realizacji. Celem głównym programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

W programie kompleksowo uregulowano problematykę rozwoju polskich portów i przystani morskich. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w infrastrukturę portową, zdefiniowano w nim również działania dotyczące rozwoju infrastruktury dostępowej do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Najważniejsze programowe przedsięwzięcia inwestycyjne to m.in.: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Inwestycje realizowane są i będą m.in. z budżetu państwa, przy wsparciu środków UE, a także w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

Plan finansowy Programu obejmuje w sumie 45 inwestycji, w tym także tych dotyczących mniejszych portów morskich.

Zakończone zostały projekty w przedmiocie poprawy infrastruktury dostępowej do portu w Policach (2020 r.) i w Stepnicy (2019 r.). W fazie przygotowawczej znajduje się projekt dotyczący przebudowy wejścia do Portu Ustka. Ponadto, w realizacji znajdują się duże inwestycje, które ukierunkowane są na wsparcie funkcjonowania i rozwoju wielu mniejszych struktur portowych i przystaniowych. Mowa o budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz o modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, z których realizacji korzyści odniosą odpowiednio: porty i przystanie zlokalizowane nad Zalewem Wiślanym, w tym Port Elbląg, oraz te umiejscowione w rejonie Odry, w tym Port Police. Wartość wszystkich inwestycji, o których mowa wyżej to kilka miliardów złotych. Tylko sam projekt dotyczący tzw. przekopu przez Mierzę Wiślaną wymaga poniesienia nakładów na poziomie 1 987,5 mln zł. W 2020 w ramach realizacji tej inwestycji wydano kwotę 285 mln zł, a w 2021 – 700 mln zł.

Zaznaczenia wymaga także to, że oprócz inwestycji zdefiniowanych w planie finansowym Programu, realizowane są także inne projekty, które kierunkowo wpisują się w jego założenia. Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie prowadzą działania na rzecz polskich portów morskich w zakresie infrastruktury dostępowej, a także - w określonych przypadkach - infrastruktury portowej. Całkowita wartość projektów realizowanych w latach 2020 i 2021 przez Urzędy Morskie w mniejszych portach wynosi przeszło 210 mln zł, w roku 2020 poniesiono nakłady inwestycyjne w wysokości 17 mln zł, a w roku 2021 w wysokości 28 mln zł.

Do projektów realizowanych w latach 2020-2021, istotnych dla portów innych niż te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, obok przekopu Mierzei Wiślanej należą:

- Przebudowa nabrzeży w porcie rybackim we Fromborku;
- Przebudowa portu rybackiego w Nowej Pasłęce;
- Rozbudowa Pirsu Pasażerskiego w morskim porcie rybackim w Krynicy Morskiej;
- Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej,
- Budowa umocnienia dna wzdłuż Falochronu Zachodniego w porcie Łeba - II etap,
- Budowa falochronu osłonowego w Porcie Rybackim w Pucku,
- Przebudowa Falochronu Zachodniego oraz zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu Zachodnim i Wschodnim w Porcie Jastarnia;
- Remont falochronu wschodniego w Porcie Rowy wraz z konstrukcją tłumiącą falowanie;
- Poprawa infrastruktury w małych portach: Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież.

Wkład administracji morskiej w rozwój wielu mniejszych portów i przystani morskich jest istotny, niemniej dopełnieniem tych aktywności muszą być adekwatne, komplementarne działania po stronie także innych interesariuszy.

Porty morskie stanowią złożone struktury funkcjonalne, na kształt i kondycję których wpływ ma wiele różnych podmiotów, zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego. Podkreślenia wymaga to, że rozwoju portów nie można wiązać wyłącznie z aktywnością strony rządowej i administracji morskiej,

przy jednoczesnym pomijaniu roli podmiotów, które są wiodące w przedmiotowym zakresie. Mowa przede wszystkim o zarządach portów, w gestii których znajduje się m.in.:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania;
- koordynacja korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej;
- działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocja takiej działalności.

Powyższe reguluje ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491, z późn. zm.). W sposób jasny definiuje ona m.in. obowiązki - powoływanych przez właściwe miejscowo gminy - podmiotów zarządzających portami komunalnymi. W większości to właśnie gminy i ich zarządy portów są wiodące w zakresie rozwoju mniejszych struktur portowych, zgodnie z przywołaną wyżej ustawą.

3. *Na jakie źródła finansowe mogą liczyć takie porty jak port w Elblągu, w którym wartość inwestycji pozwalających na dostosowanie portu do parametrów kanału przez Mierzeję Wiślaną szacuje się na 200 milionów zł?*

Wkład administracji morskiej w rozwój elbląskiego portu morskiego zapewniony zostanie za sprawą sztandarowej inwestycji Rządu RP, jaką jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, która z wielu względów jest - zarówno dla tego portu, jak i pozostałych portów zlokalizowanych nad zalewem - kluczowa. Należy podkreślić, że w celu doprowadzenia tej inwestycji do nabrzeży przeładunkowych portu morskiego w Elblągu, Urząd Morski w Gdyni, jako podmiot odpowiedzialny za infrastrukturę dostępową, planuje wykonać pogłębienie toru podejściowego do Portu w Elblągu – z obecnej głębokości ok. 2,4 m do docelowej 5 m. Zarządzeniem nr 14 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 21 października 2020 roku rozszerzono zakres infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu w Elblągu o kolejne 2 kilometry tj.: od punktu P1 do P2. Realizacja zadania pn. „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” stanowi kontynuację prac na rzece Elbląg, przewidzianych w ramach budowy drogi wodnej. Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na pogłębieniu 2 km odcinka toru podejściowego do Portu Elbląg od punktu P1 do punktu P2 – kilometraż rzeki Elbląg 7,2 km ÷ 9,2 km. W II-III kwartale 2022 r. planowane jest rozpoczęcie procedury przetargowej na opracowanie *Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Wejście do portu w Elblągu – roboty pogłębiarskie od P1 do P2”*. Koszt realizacji zadania pn.: „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2” to 24,6 mln zł.

W kwestii możliwych źródeł dla sfinansowania inwestycji w Porcie Elbląg, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Zgodnie z przyjętą strategią „Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego”, rozwój portu w Elblągu jest jednym z celów w obszarze „optymalna infrastruktura rozwoju”.

Działania dotyczące budowy infrastruktury portowej znalazły się również w projekcie programu Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027. W ramach priorytetu *Fundusze dla transportu na Warmii i Mazurach* w celu „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej”, przewidziano wsparcie dla inwestycji na rzecz rozwoju regionalnego portu morskiego w Elblągu (<https://strategia.warmia.mazury.pl/konsultacje-spoleczne-projektu-programu-regionalnego-fundusze-europejskie-dla-warmii-i-mazur-na-lata-2021-2027/>).

Zarząd Portu Elbląg opracował koncepcje i wspólnie z miastem będzie zabiegał m.in. o pozyskanie dofinansowania dla inwestycji w obrotnicę, która umożliwi bezpieczne manewrowanie statków i bezpieczne wyjście z portu.

Należy także wskazać, że w zależności od rodzaju inwestycji portowych źródłem finansowania mogą być również środki inwestorów prywatnych. Taki model finansowania jest możliwy w przypadku infrastruktury, na której będzie prowadzona działalność gospodarcza.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu