

Protokół Nr 27-4/2012

z wyjazdowego posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 13 marca 2012 roku (wtorek), rozpoczęte o godz. 14.00, w sali nr 305 w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk, przy ul. Zamkniętej 18.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr 1, załącznik nr 2 do protokołu.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło sześciu (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków. Nieobecny radny Dariusz Słodkowski.

Posiedzeniu przewodniczył Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska.

Po stwierdzeniu quorum, otworzył 27 posiedzenie, powitał zebranych. Podziękował przedstawicielom Zarządu Morskiego Portu Gdańsk za umożliwienie odbycia posiedzenia w siedzibie Zarządu. Następnie poinformował, że porządek obrad został dostarczony radnym w terminie regulaminowym. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.**

Po stwierdzeniu, że nie ma uwag do porządku przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie następującego porządku obrad:

1. Inwestycje na terenie Portu Gdańskiego, które wpływają na zwiększenie ilości przeładunków.

Przedstawiają: przedstawiciele ZMPG, Prezydenta Miasta Gdańska

2. Sprawy bieżące, wolne wnioski.

Głosowanie:

Porządek został przyjęty jednogłośnie - 6 głosami za.

Pan Janusz Kasprowicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

W imieniu Zarządu Portu i nieobecnych prezesów serdecznie witam. Będzie państwa gościł pan Ryszard Mazur, Dyrektor Biura Rozwoju a ja będę Go wspomagał.

Punkt - 1

Inwestycje na terenie Portu Gdańskiego, które wpływają na zwiększenie ilości przeładunków.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Dzień dobry.

Chciałbym państwu zaprezentować to, co dzieje się w naszym porcie. W przygotowanej dla państwa prezentacji skupiłem się tylko na rzeczywistości tych projektach rozwojowych. Nie będzie tutaj opisu portu strefy rynkowej, ale gdy będą jakieś pytania dodatkowe, to postaramy się na nie odpowiedzieć.

Tytułem wstępu. W porcie w tym roku rzeczywiście Zarząd Portu, no ma jedne z największych od lat nakładów inwestycyjnych zaplanowanych, bo prawie 45 milionów złotych. Natomiast trzeba sobie jasno powiedzieć, że my mając niedostateczne jak i dość długo już pracujący ten Port Północny, no niestety trzeba pewne rzeczy naprawiać, poprawiać itd. Nie angażujemy się bezpośrednio w bardzo duże inwestycje finansowo. Natomiast nasi partnerzy, nasi operatorzy, nasi klienci, którzy ulokowali się na terenie portu, w uzgodnieniu z nami realizują takie inwestycje. Stąd jakby wiele tych inwestycji jest realizowanych wspólnie. Przy czym w tych najważniejszych większość nakładów ponoszą nasi klienci, nasi partnerzy. Ale oczywiście dzieje się to zgodnie ze strategią, która funkcjonuje.

Zresztą mogę tak powiedzieć na wstępie, że ja tutaj jestem od 1996 bądź od 1997 roku. Wtedy już obowiązywała strategia napisana przez pana Podgórskiego, członka zarządu. Wtedy Zarząd Portu przekształcał się w Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, też w 1997. Muszę powiedzieć tak. Tak naprawdę ta strategia została napisana, że przy różnych modyfikacjach większość istotnych projektów, to jest kontynuacja pewnej strategii z tamtych lat. I być może wcześniejszej, ale tak to jest, że już wtedy chciano mieć duży terminal kontenerowy. Już wówczas się mówiło o tunelu, już wówczas się mówiło o terminalu ładunków płynnych, chemicznych itd.

Jak przejdę teraz do prezentacji, to się okaże, że niemalże w tych samych miejscach, które kiedyś brano pod uwagę realizowane są, niekoniecznie przez nas osobiście przedsięwzięcia rozwojowe pasujące do tej strategii.

Pierwszym takim przedsięwzięciem, które jest ujęte w planie, tj. rozbudowa potencjału NAFTOPORTU, tj. stanowisko T-1 dla statków do 50000 DWT. To jest to stanowisko (pokazał na planszy), które będzie obsługiwać statki przewożące produkty naftowe. Cel tego jest taki, żeby raz, że zwiększyć potencjał dla tego typu ładunków. Dwa. Też, żeby nie było kolizji w przypadku, kiedy by obsługiwane były na pozostałych stanowiskach statki duże z ropą naftową. Realizacja tego polega na tym, że wykonuje stanowisko NAFTOPORT. My uczestniczymy w pogłębianiu, finansujemy pogłębienie akwenu.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

To jest pod kątem eksportu, czy importu paliwa?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To by trzeba spytać NAFTOPORT, ale chyba i w jedną i w drugą stronę.

Rozbudowa terminalu masowego. Jak państwo wiecie. Do portu gdańskiego przed paru laty wszedł SINWEST obejmując udziały w Porcie Północnym. Ale również wchodząc udziałami do RUDOPORTU. I w tej chwili przystępuje SINWEST do realizacji planu rozbudowy terminalu masowego. W szczególności chodzi o wybudowanie i możliwości obsługi ładunków masowych w imporcie, w tym węgla, rudy i podobnych ciężkich dość ładunków. I będzie to się działo tutaj na terenie RUDOPORTU z wykorzystaniem lewej strony, tej północno-zachodniej strony pirsu rudowego. Odpowiednia umowa jest zawarta. I z tego, co poinformował nas Port Północny, chyba jutro 14 marca następuje przekazanie terenów wykonawcy. Wykonawcą będzie DORACO. Pan Klimczak, prezes Portu Północnego poinformował też parę dni temu, że podpisał również umowę na zakup wyposażenia bazy. Czyli

jakby no, z pewnym opóźnieniem iluś tam miesięcy, ale rusza budowa terminalu, który tutaj powinien osiągnąć zdolność przeładunkową, tak to oceniamy do 6 milionów ton. To zależy oczywiście od rotacji, która będzie możliwa przy tych ładunkach. SINWEST taką rotację określa w porozumieniu z nami i na tej podstawie, zakładając, że to będą statki do 100 000 DWT, czy nawet do 150 000 DWT. To ta baza na tym obszarze, z wykorzystaniem tego obszaru będzie mogła robić mniej więcej 5, 6 milionów ton ładunków. To będzie połączone z rozładownią wagonów na Porcie Północnym taśmociągami. Tak, że będzie pełna współpraca tych terminali. Czyli tutaj (pokazał na planszy) będzie realizowana relacja eksportowa tak, jak do tej pory to miało miejsce. Tu jasno sobie trzeba powiedzieć, że na dzisiaj, no te obroty węgla w eksporcie spadły, tj. tam 1, 5 miliona ton rocznie do dwóch. Natomiast być może SINWEST będzie tutaj robił reeksport. Nie być może, tylko tak zapowiadają, że tu powstanie port dystrybucyjny na Bałtyk. Czyli ładunki masowe, które by szły poprzez bazę na RUDOPORCIE, mogłyby trafiać bezpośrednio na statki do pirsu Portu Północnego, gdzie mogłyby dokonywać później dystrybucji na Bałtyk. Takie jest założenie funkcjonowania tej bazy.

Firma SINWEST, to są Belgowie. To jest jedna z największych na świecie firm. Robią rocznie około 120 milionów ton obrotów. Czyli to jest dwukrotnie więcej niż porty polskie łącznie. Czyli to jest potentat. Być może, być może on przystąpi on do poszerzenia tych terenów (pokazał na planszy), o czym zaraz powiem, ale jest tylko jednym jakby z potencjalnych kandydatów. Tu pokazuję wizualizację tego, co miałyby powstać.

Kolejnym przedsięwzięciem, niezwykle istotnym jest rozbudowa DCT. Statut Zarządu Portu przewiduje, że można bezprzetargowo poszerzać tereny dzierżawne i DCT zwróciło się o poszerzenie swojej bazy o ten teren (pokazał na planszy), z zamiarem wybudowania głębokowodnego stanowiska dla statków nawet do 18 tys. ton. Jest to pewnego rodzaju zmiana w strategii DCT, ponieważ DCT chciało rozbudowywać się w tą stronę (pokazał na planszy). Oni tego nie zaniechali jak twierdzą, natomiast muszą z tym poczekać, ponieważ tutaj tego na rysunku nie ma, tutaj jest falochron wyspowy i tu jest ten tor obrotnicy i tor wodny. Urząd Morski ma w swoich planach rozbudowę tego falochronu. Zresztą będzie slajd na ten temat, ale to się opóźniło. I w związku z tym oni nie mogą na dzisiaj rozbudowywać się tutaj (pokazał na planszy), bo ten obszar nie byłby chroniony. Poza tym na torze wodnym być może i obrotnicy, powstawałyby tam pewne problemy nawigacyjne. Stąd, ponieważ tu (pokazał na planszy) się nadarza okazja, od momentu, kiedy żeśmy odzyskali tereny po EUROPORCIE i możemy nimi dysponować. Przypomnę. Po wielu latach jakby martwicy spowodowanej sporem z EUROPORTEM. Trwają negocjacje. My do końca roku rezerwujemy ten teren (pokazał na planszy), oczywiście odpłatnie. Mamy nadzieję, że powstanie umowa i oni przystąpią do realizacji. Mówiąc szczerze nie mają specjalnie wyboru, jeśli chcą wytrzymać konkurencję. Bo presja na budowę podobnych terminali, czy na rozwój podobnych terminali na Bałtyku jest. Dotyczy to i Szwecji, i Rosji i Kłajpedy. Jest po prostu wyścig. Jeśli DCT nie rozwijałby się, groziłoby mu, no być może jakaś stagnacja, czy nawet pogorszenie sytuacji.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Jakiej długości to będzie nabrzeże?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tu będzie jakieś 600 metrów.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Tu będzie tor głębokowodny, i ta inwestycja jest na ich koszt?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tak. Ich koszt. Naszym kosztem będzie pogłębianie. Ono będzie obejmowało również lewą stronę pirsu, o czym zaraz powiem, bo tam też przewidujemy rozwój. Natomiast powiem tylko, że tak. Na dzisiaj oni tutaj przemodelują (pokazał na planszy). Tutaj nie było do tej pory placów składowych. Oni chcą to zagospodarować, coś tam logistycznie zmienić. Tak, że ich obszar się wyposaża i przeorganizowuje i na tym obszarze (pokazał na planszy) nazwijmy starym osiągną zdolność przeładunkową 1, 5 miliona ton. Jeśli dokończona zostanie ten obszar i to nowe nabrzeże, przewidują, że zdolność przeładunkowa będzie, co najmniej 4 miliony ton przez DCT.

Natomiast z informacji, które były na konferencji Akcji Forum i w Urzędzie Marszałkowskim rzekomo nie rezygnują z przyszłościowej rozbudowy tutaj (pokazał na planszy). No podają już bardzo atrakcyjne wielkości, zdolności przeładunkowe, które kiedyś nam się wydawały nierealne, teraz nie wiem, czy należy je kwestionować, że do 10 milionów ton. Wychodząc później jeszcze tutaj na ten obszar (pokazał na planszy) mogliby rozbudować swoją moc przeładunkową.

Tutaj ten obszar (pokazał na planszy), to jest rozwój DEPO. Też następuje poszerzenie terenu, czyli takiego placu dla manipulacji i składowania kontenerów przez współpracującą firmą z DCT.

Następna inwestycja rozwojowa, która jakby na razie jest trochę we mgle. To znaczy, była wydawało się już bardzo realna, bo PERN chciał zawrzeć umowę, z OILTANKING i na tym obszarze3z miała powstać już szybko baza zbiorników. Do magazynowania właśnie głównie tych produktów naftowych, ale zdaje się i ropy. I, no to niestety, z doniesień medialnych wiemy, że nie dogadali się w jakiś sposób. Na dzisiaj PERN deklarował, nowy prezes, że będzie tą inwestycją. Nie podając już partnera. Nie wiem w związku z tym, czy samodzielnie, czy nie, ale trudno nam mówić szczegółach. Baza miałaby być połączona z rurociągami NAFTOPORTU, gdzieś tutaj (pokazał na planszy), tutaj jest ten rurociąg, więc gdzieś tam będzie połączona i współpracować będzie z NAFTOPORTEM. Choć, no w rozmowach dotyczących rozwoju tej części mowa była, tu jest taki przyczółek (pokazał na planszy), do którego można dobudować pirs, że być może w przyszłości powstałby tam pirs samodzielny, zwiększający potencjał tej bazy. Ale, jak mówię. Na dzisiaj trudno mi więcej coś powiedzieć. No my ciągle mamy umowę rezerwacyjną, odpłatną. Na ten teren Ministerstwo już się zgodziło dać ten teren PERN bez przetargu, więc jest to jakby w rezerwie.

Pan Jan Kasprowicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Nowy prezes PERN dwa dni temu podał, że to jest pierwsza, czyli najważniejsza inwestycja. Nie podał nazwy partnera, ale podał datę zamknięcia inwestycji koniec 2014 roku. Jest trochę opóźnienia.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Bez partnera oni tego nie udźwigną.

Pan Jan Kasprowicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Ponieważ to jest priorytet rządu jak się okazuje, pana Ministra Budzanowskiego i Ministerstwa Skarbu.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

To nie tylko chodzi o Ministra Budzanowskiego i o Skarb Państwa, ale pamiętam w roku 2007 roku w październiku Minister Gospodarki podpisał porozumienie, żebyśmy weszli do Światowej Agencji Energetyki i zobowiązaliśmy się, że do określonych terminarzy musimy zwiększyć swój potencjał przechowywani paliw. Tylko pytanie, jak to sfinansować?

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Sam pomysł w ogóle na tą bazę jest świetny.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

No i od lat, bo ten pomysł jest od dość dawna.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tutaj mamy teren po EUROPORCIE (pokazał na planszy). No już tutaj trochę okrojony o ten teren, który przejmie DCT. Natomiast zamierzamy ogłosić w najbliższych tygodniach, mam nadzieję przetarg na budowę w tym miejscu bazy dla ładunków masowych pochodzenia roślinnego. Mamy wybrać pod uwagę śrutę, zboża, ponieważ tutaj jest już trochę tej infrastruktury magazynowej, która mogłaby być dalej rozbudowana i wykorzystywana, ale nie tylko. Jest taki popyt. Dużi dealerzy zbóż. Ci najważniejsi, którzy do Polski wchodzi, mówią o tym, że gdyby istniała w portach polskich możliwość obsługi większych statków ze zbożem, można by było tą bazę zagospodarować. Ponadto jest ciągle popyt na biomasy. Po ostatnich doniesieniach, że z tą biomasą niekoniecznie jest jakby się wydawało. Nie wiem jak to będzie, ale na dzisiaj w planach jest budowa elektrowni, wyłącznie nawet na biomasę, więc do tego terminalu mogłaby również przyptywać biomasą. No i oczywiście wiąże się to z warunkiem przetargowym, czyli wybudowaniem tutaj (pokazał na planszy) stanowiska statkowego. Przy czym założenie jest takie, że z uwagi na walory tutaj tej części portu. Ścianka szczelna tego stanowiska musi gwarantować kiedyś, docelową głębokość zanurzenia 15, 5 metra. Dlatego, że po prostu, no nie wykluczam, że takie statki mogłyby też zawijać. Na dzisiaj oceniamy, że jeśli tu powstanie takie stanowisko w SINWEST dla statków 150 ton, to raczej są takie oceny rynkowe, że nie będzie na dzisiaj pilnej potrzeby, żeby tutaj funkcjonowało drugie takie stanowisko. Ale docelowo chcemy sobie to zagwarantować.

Natomiast istnieje pilna potrzeba umożliwienia zawijania panamaksów, statków do 80 tysięcy DWT. Nie ma takiej możliwości w porcie gdańskim dla statków pełnotonowych. Port wewnętrzny? No nie uda się go tak dostosować. Natomiast oczywiście Gdynia, co by nie mówić dostosowuje sobie już port do takich możliwości i w związku z tym. Raz, że jest to konkurencyjna sprawa dla nas, ale z drugiej strony, no jest to bardzo popularny sposób przewozu i dodam jeszcze, że w 2014 roku Kanał Panamski ma zwiększyć podobno możliwości dla statków 150 tys. DTC. Być może stoimy przed jakąś nową erą, dla technologii przewozów i te panamaksy, jest ich dużo i na pewno będą długo wykorzystywane, bo wiele portów się nie dostosuje do dużych statków. Zresztą tak, jak rynek mówi najczęściej

obsługuje się w portach 30 tys. DWT, bo jest ich po prostu najwięcej, i wiele portów ma tylko takie możliwości na świecie, a masowce nie pływają na liniach regularnych, tylko pływają po całym świecie, więc muszą mieć możliwość wpływania do tych portów. Stąd ta tendencja dla wielkich statków dotyczy węgla, rudy głównie, prawda?

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Ale zboża też. Pamiętam, że jeszcze na początku lat dziewięćdziesiątych właśnie przy pirsie rudowym były na pontonach wyładowywane na barki i potem dopiero podchodziły do portu.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To panamaksy, ale już 100-150 tys. DTC już nie. I powiem tak. To się wiąże również z możliwościami składowymi. Bo składowanie tak dużych i wywóz z portu tak dużych ilości ton zboża mógłby powodować, że to zboże się po prostu w tych magazynach popsuje, więc nie buduje się aż tak wielkich magazynów dla zboża na dzień dzisiejszy. Jest większa rotacja. Ale tak, czy owak chcemy sobie zagwarantować tutaj w przyszłości możliwość pogłębienia dla statków 150 tys. no, jak mówię tutaj ewentualnie będzie przetarg w najbliższych miesiącach powiedzmy.

Za tą przyszłą bazą i bazą DTC (pokazał na planszy) są jeszcze tereny wolne. My nazywamy, że to są tereny pod rozwój tych baz masowych. Jest niewykluczone, że już nawet przy budowie tego terminalu, bo wstępne rozpoznanie wśród klientów mamy. Niektórzy z nich interesowali się wejściem tutaj (pokazał na planszy), w ten obszar. Bardzo możliwe, że wydzierzawimy od razu tutaj ten obszar dodatkowo. Być może, że sam przetarg będzie miał wariant taki, że można wydzierzawić to (pokazał na planszy) i wydzierzawić to (pokazał na planszy). Jeśli oczywiście wygra przetarg ten, kto więcej wydzierzawi, a wybuduje tą bazę według naszych kryteriów.

Natomiast ten obszar (pokazał na planszy) raczej będzie jakąś strefą przemysłową, ciężącą do portu. Na dzisiaj interesował się tym EON. Co prawda Ministerstwo nie zgadza się na bezprzetargowy powierzenie tego terenu, więc czy to będzie EON, czy to będzie ktoś inny, tutaj miałyby powstać, według EON z rozmów z nami wynikało, właśnie elektrownia na biomasę, która by generowała jakieś 500 tysięcy ton tej biomasy, co by oczywiście dawało już jakiś chleb temu terminalowi.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

A w którym miejscu Gaz de France z Elektrociepłownią Wybrzeże próbuje budować tą gazową ciepłownię.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Jeśli mówimy o terenach Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego, to one są tutaj (pokazał na planszy). Później je jeszcze pokażę. Natomiast, czy to powstanie, my nie mamy żadnej pewności, ale jest to pewna rezerwa terenowa. Oni na czas budowy nawet by chcieli tutaj kawaleczek tego terenu wynająć (pokazał na planszy). Czas budowy, to liczymy dziesięć lat. Dla nas jest to również pewnego rodzaju atrakcja finansowa.

Tu jest właśnie obszar (pokazał na planszy), którym dysponuje GARG. Tutaj jest pokazane na całości centrum logistyczne. No tak nie jest. Centrum logistyczne na dzisiaj, to jest połowa tego obszaru. Na tym obszarze ma powstać m.in. właśnie elektrownia. Tutaj z jakąś rezerwą, co dalej, to GARG pewnie będzie sobie zagospodarowywał. Oczywiście zainteresowane tym centrum jest DTC. Choć tak mówiąc szczerze zupełnie. Na dzisiaj, no, bo korzystanie z Centrum Logistycznego to jest dodatkowy koszt dla klienta i dla operatora. I jest to pewnego rodzaju przymus, gdzie ilość ładunków już na terminalu jest tak duża, że tutaj nie dają rady logistycznie tego obsłużyć. Wtedy się korzysta z Centrum Logistycznego. Na dzisiaj, rozmawiałem z panem Landą z DTC, który jest od spraw handlowych. On twierdzi, że ich zainteresowanie Centrum to jest perspektywa za jakieś 5, 6 lat. Na dzisiaj, jeśli oni tu poszerzą sobie te obszary, jeszcze będą mogli wszystkie manipulacje wykonywać tutaj. Ten obrazek pokazuje już tą wersję z wybudowaną z prawej strony. Czyli pewną wizję, która kiedyś nastąpi.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Tylko tam strasznie ciasno się robi. Jeżeli tam ma być dobudowane głęboko - wodne stanowisko DTC i tam miałyby podchodzić statki.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tutaj jest 70 metrów tylko rezerwowane, dosłownie na taśmociąg, który po tym paseczku mógłby obsłużyć ten obszar EUROPORTU. Natomiast to będzie teren DCT.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Drugie stanowisko przy pirsie rudowym.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

A to stanowisko i tak nie będzie dochodziło tutaj. Tu jest skarpa, więc ono będzie gdzieś zaczynało się od tego miejsca (pokazał na planszy).

Proszę państwa. Ja nie jestem projektantem od hydrotechniki. Natomiast opinie są zainteresowanych takie, że jest wszystko do pogodzenia. Zresztą pirs rudowy można przedłużyć tak jak zrobiono to w DTC.

Przechodzimy do punktu wewnętrznego. Tu mogę tylko powiedzieć, że o pewnych inwestycjach, które pewnie będą, a będą się wiązały z prywatyzacją eksploatacji, czyli pod gdańskie spółki, która ma być też rozpoczęta nie będę mówił, bo nie mamy pewności jak inwestorzy i klienci będą chcieli to rozbudowywać. Natomiast tereny te (pokazał na planszy) z GTK łącznie i nabrzeżem oliwskim będą podlegały pod przetarg prywatyzacyjny, czyli spółka EKSPLOATACJA, której my jesteśmy właścicielem. Jest to spółka akcyjna, zostanie sprzedana, zostaną sprzedane akcje, a zakres dzierżaw oczywiście będzie przedmiotem negocjacji i być może, że z niektórych części ci przyszli właściciele będą chcieli rezygnować. Niektórzy będą chcieli dodatkowy teren dzierżawić. Będzie to uzgadnianie. Ta strategia jakby rozwoju dla tego obszaru będzie w ramach tej prywatyzacji uzgadniana.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Mówił pan o GTK, nabrzeżu wiślanym, oliwskim a co Wolnym Obszarem Celnym?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

WOC nie jest dzierżawiony będzie podlegał osobnej dzierżawie. Tylko zastanawiamy się nad tym, czy nie zlikwidujemy jakby tej strony formalnej obszaru

celnego, bo, no oczywiście, jeśli będzie takie zainteresowanie klientów. Natomiast, jeśli, bo tam nie ma jakby eksploatatora. Tam EKSPLOATACJA wykonuje usługi przy obsłudze samochodów. Obsługuje też banany w CARGOFRUT. Natomiast ten teren aż się prosi, żeby miał jednego gospodarza. Czy tak będzie, no to zależy od rynku. Zaraz powiem, co tam się jeszcze dzieje. Najbardziej jest atrakcyjny basen górniczy oczywiście, ale powiedzmy szczerze wymagający sporych nakładów. Tu nie ma odwodnienia. Dworzec drzewny. Nabrzeże bardzo długie, teoretycznie bardzo atrakcyjne, no tam trzeba zbudować 8 kilometrów dobrego nabrzeża, co jest bardzo kosztochłonne. My nie damy rady finansowo. Myślę, że to będzie się działo w sposób sukcesywny, że ktoś zagospodaruje tam, powiedzmy 300, 400 potem następne. No i oczywiście basen górniczy. To jest obszar dzierżawiony, który tutaj można poszerzyć aż do tej linii (pokazał na planszy) torów kolejowych praktycznie, bo tam jest teren wolny.

Natomiast tutaj na tej planszy, konkretnie mówi się o rozbudowie „Malteurop” Polska. Oni wspólnie z nami, my tam odpowiadamy za budowę nabrzeża i drogi. Resztę instalacji robi „Malteurop”. Powstanie jakby, nie chcę powiedzieć nowy terminal, ale nowe nabrzeże z możliwością obsługi około 250 tys. ton ładunków, w tym biomasy. Jest po prostu popyt na tą biomasę, ale nie tylko. Tam słońce do ich produkcji i różne pochodzenia roślinnego artykuły masowe miałyby być obsługiwane. No, cieszy, że również w porcie wewnętrznym ktoś chce inwestować i takie przedsięwzięcia powstają.

Tutaj (pokazał na planszy) taka ciekawa rzecz nowa. Północno Atlantycka Organizacja Połowowa, a więc łowiąca ryby zamierza wybudować tutaj bazę ładunków mrożonych, dla magazynowania i dystrybucji tychże ryb. Robią to we własnym zakresie, finansują to we własnym zakresie. To nie wymaga naszych nakładów, ale na Wolnym Obszarze Celnym miałyby powstać taka baza. Myślę, że to też jest pewien sposób, wynikający z pewnej strategii. Dlaczego? Dlatego, że jakby w tej części portu, jak już to widać powstają duże specjalistyczne bazy. Trudno, żeby tutaj funkcjonowały konkurencyjne bazy, bo nie wygrają tej konkurencji. Czyli tutaj muszą powstawać takie niszowe, mniejsze terminale, czy bazy wyspecjalizowane do pewnych ładunków. I tak to się pewnie będzie działo. Tutaj (pokazał na planszy), jak państwo wiecie PERN stał się właścicielem. Prawdopodobnie pójdzie to w kierunku ładunków chemicznych. Teraz tu przewidujemy modernizację tego nabrzeża, wydłużenie go o kawałeczek Nabrzeża Mew i zrobieniu tutaj porządnego nabrzeża.

Nabrzeże przemysłowe. Też będziemy je rozbudowywać. Tam jakieś kruszywa i ładunki masowe sypkie będą funkcjonowały, a więc w tej części portu będą raczej takie, tak sądzimy bazy związane z bardziej dookreślonymi ładunkami. Nie tak uniwersalne jak bazy w porcie wewnętrznym.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Czy ORLEN się określił, co chce zrobić z bazą nr 2, nr 3 i nr 4?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

My nie wiemy.

Parę słów o tym, żeby taki wzrost potencjału obsługiwać trzeba jednak, żeby był dostęp dobry. Już państwo wiecie. To się na szczęście dzieje. Powiem tak.

Pamiętam marzenia jeszcze prezesa Świtka, czy wcześniejszych prezesów, że chcieliby, aby ta Trasa Sucharskiego i ten tunel powstał. I to się dzieje. Czyli żyjemy w takich czasach, kiedy się realizuje jakaś strategia sprzed wielu lat.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Do tej koncepcji brakuje tylko szerokiego toru jeszcze.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Szerokiego toru nie ma. Może to źle, że go nie ma. A mówiąc szczerze nie wiem, czy DTC nie byłoby zachwycone, gdyby istniał szeroki tor do Kaliningradu i do części rosyjskiej.

To jest ta Trasa Sucharskiego (pokazał na planszy) jak państwo wiecie. Tu już część ta od Westerplatte powstała. My żeśmy przekazali już teren pod budowę tunelu. Czyli to jest robione i oby to się szybko wydarzyło.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Przepraszam bardzo. Nabrzeże Chemików i Fosforów. Co tam będziemy robić?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tutaj był przed paroma dniami nowy prezes Fosforów. Chemikom, jako spółce kończy się dzierżawa za rok. Oni są zainteresowani uczestniczeniem w przetargu na wydzierżawienie tego nabrzeża, jak i na poszerzaniem nawet terenów, które by chcieli wziąć we władanie. Tutaj (pokazał na planszy). Może nie wszyscy wiedzą jest teren, który rezerwowaliśmy pod MPG, w wewnętrznym porcie, ale zdaje się, że są marne szanse i ten partner chyba nie podołał. Już tym terenem jest zainteresowane Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych. Chcą poszerzać, chcą tutaj robić coś na kształt terminalu obsługi ładunków chemicznych. No, aż się prosi, bo nie ma takiego wyspecjalizowanego terminalu w Porcie Gdańskim, a na pewno jest to pewnego rodzaju nisza.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

A gdzie miały być Asfalty?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Też tam, przy Nabrzeżu Chemików.

Tutaj taki ogólny obraz (pokazał na planszy). Przeważnie już wszystkim znany, ale tylko pokażę, co tu się dzieje. Tu Obwodnica Południowa, Trasa Sucharskiego, Nowa Słowackiego, Obwodnica, czyli A-1. Jeśli to się zrealizuje, to rzeczywiście powstanie tutaj pewna bardzo wygodna sieć dostępowa drogowa. Znacnie państwo zapewne, na jakim to jest wszystko etapie realizacji, więc ja tu nie będę mówił. Zwłaszcza, że to nie my realizujemy, ale miejmy nadzieję, że to w końcu będzie zrealizowane. I kolej, która jest tutaj (pokazał na planszy). Z tego, co mówi PLK, most będzie realizowany na Martwą Wisłą. Natomiast trochę nas niepokoi, że w prezentacji, którą mieli w Urzędzie Marszałkowskim przemilczeli sprawę budowy toru do Pruszcza. Czy im się to opóźnia, czy to jest jakieś niedopatrzenie prelegenta? Nie wiem, ale troszeczkę mamy jakieś obawy. My jesteśmy tam partnerem w tym sensie dokumentacyjnym. My żeśmy tam dokumentację robili dla tego projektu. Rzekomo będzie to realizowane.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

W zeszłym roku w kwietniu byliśmy na konferencji kolejowej, i prezentacje pokazywały, że skończą to do końca 2012 roku.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tak, tak. Tylko wiadomo, że to się przesunęło. Zapowiadają most do 2015 roku. Natomiast prelegent przemilczał, tak jak powiedziałem budowę toru do Pruszcza Gdańskiego.

To jest rzecz (pokazał na planszy), o której wspominałem na początku. To jest modernizacja tego toru wejściowego do portu zewnętrznego. Nowy falochron, właściwie przedłużenie istniejącego falochronu wyspowego. Natomiast tutaj nowa obrotnica i nowy tor. Oczywiście bardzo ważna inwestycja rozwojowa. Całkowicie zależna od Urzędu Morskiego. Jest nadzieja, że na perspektywę finansową 2014-2020 ją ulokują, bo wcześniej prawdopodobnie się nie uda. Stąd jakby decyzja DCT o tym, że nie idzie ze swoimi inwestycjami w tą stronę, tylko w tą stronę (pokazał na planszy).

Tutaj będzie jeszcze czekała nas pewna inwestycja. Nie wiem, jak to będzie rozwiązane. Falochron Portu Północnego w 2009 roku pokazał, że jest niewystarczający. NAFTOPORT miał tutaj mocne problemy. Z tym kawałkiem terenu w szczególności (pokazał na planszy), zalewanym. Tam nastąpiło przesunięcie zbiorników z gazem, jakichś kontenerów, a więc bardzo poważna sprawa. Stąd będzie istniała konieczność, albo podniesienia tutaj parapetu tego falochronu o 2 metry, albo znalezienie innych rozwiązań. Ja nie ukrywam, z mojego punktu widzenia, choć tutaj wewnątrz portu są zdania podzielone, aż się prosi, żeby tutaj coś zbudować (pokazał na planszy). I stworzyć akwen dalszego rozwoju portu, jakiś przyszłościowy. Czyli ostonić NAFTOPORT dodatkowym falochronem, który jednocześnie pozwałaby rozbudowę w tym obszarze portu (pokazał na planszy).

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Realizujecie państwo już w tej chwili pogłębianie pod T-1. Pan mówił o tym, że będzie realizowane pogłębianie tutaj. Co z tym urobkiem?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Będzie wywożony, bo póki, co, tutaj (pokazał na planszy) nie wolno składować refulatu. Tutaj jest zaporą, która wyznacza ten refulat, bo tak naprawdę mówiąc, to, jeśli to NAFTOPORTOWI to nie będzie, to trudno mi sobie wyobrazić, że wpuścimy tu kogoś na ten obszar, bo tam żadnej ciężkiej bazy się nie da zlokalizować. Jeśli NAFTOPORT będzie chciał wykorzystywać jakąś dodatkową powierzchnię. Tu był kiedyś plan. Nawet ŁUKOIL się tym interesował, chciał wejść. Ale ze względów jakby konkurencyjnych go tu nigdy nie wpuszczono. Była taka koncepcja, żeby tu zawijały nawet statki. Ale wydaje się, że tu się robi tak ciasno, i tutaj jeszcze to nabrzeże, to stanowisko T-1. Raczej to jest, jeśli teren rozwojowy, to mam na myśli NAFTOPORT. Tak mi się wydaje.

Przetładunki. Jak państwo wiecie i widzicie rekordowy rok 2010. Ale w 2011 roku, mimo spadku tejże ropy też był to czwarty wynik w historii. Tutaj panowie wspominali dawne czasy. Wbrew pozorom nie jest aż tak bardzo źle, no, bo jak

mówię czwarty wynik w historii. A więc w tych dawnych czasach te obroty były niedużo większe. Natomiast, na co zwracam uwagę, to na pozycję drobnica. Tu już jest 7 mln. ton. A patrzcie państwo, ile jest prognozie na rok bieżący? Już jest 10 mln. ton, czyli jest więcej niż paliw. Czyli ideologia również z lat dawnych, głoszona, w którą nie chciano wierzyć, że będziemy portem uniwersalnym pod względem struktury ładunkowej, już się ziszcila.

Tyle z mojej strony. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję.

DYSKUSJA:

Pan Jan Michalski - przedstawiciel Wydziału Polityki Gospodarczej, Referatu Nadzoru Właścicielskiego UM

Dwa zdania bym dodał z punktu widzenia parametrów ekonomiczno - finansowych. Jak wygląda sprawa inwestowania Zarządu Portu? Otóż rok 2011 zakończył się wynikiem finansowym, około 17 milionów złotych - zysk netto. To jest niezły wynik trzeba powiedzieć. Z tym, że przy amortyzacji przekraczającej znacznie 20 milionów złotych, całość inwestycji była poniżej 10 milionów złotych. To tym nie można się pochwalić, to był słaby wynik w 2011. Zupełnie inne są plany na rok 2012, gdzie przy zysku rządu 23 milionów złotych, więc o około 5, 6 milionów złotych wyższym i amortyzacji przekraczającej 20 milionów złotych planuje się nakłady inwestycyjne na poziomie 44 milionów złotych. Czyli pięciokrotnie prawie więcej niż w roku 2011. I ten poziom jest dobry. Taki poziom powinien być realizowany. Pozostaje tylko życzyć, żeby te zamierzenia, te plany się ziszcily w roku 2012.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Mogę powiedzieć tak. Oczywiście na te możliwości finansowe mają wpływ jakby dwie rzeczy. Pewne zaszłości, które powodowały generowanie i kosztów i pewnych rozliczeń. Mam na myśli tutaj takie rozliczenia, czy EUROPRTEM, czy z Urzędem Miejskim o podatki. Jak państwo wiecie jest pewien spór, który trwa i kto wie, czy w związku z tym nam nie grożą dalszy kary? Ale też jakby pojawienie się tych dużych inwestorów i pozwala portowi dzierżawić duże obszary, choć jest to ciągle nie to, jakie są potrzeby. Port wewnętrzny jednak wymaga mnóstwa nakładów, ale Port Północny, który taki się chluba wydaje, on jednak już jest od 1970 roku i remonty np. pali tam, które są, czy pomostów itd. To są potężne nakłady. No, niestety musimy je ponosić. Tak, że nie zawsze możemy pozwolić sobie na przeznaczenie pieniędzy pod ten rozwój, powiedziałbym czysty, który przysparza nowy majątek, nowy potencjał.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Czyli większość, to są inwestycje odtworzeniowe, można powiedzieć.

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Może nie większość, ale dużo, bardzo dużo.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Czy sytuacja się trochę poprawiła, czy unormowała z taką chorą konkurencją z portem Gdynia, jeśli chodzi o opłaty portowe, o innego rodzaju przychody poza dzierżawami?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Co robią operatorzy, to mi jest trudno powiedzieć. Natomiast taryfowo, wydaje mi się, jeśli chodzi o opłaty portowe nie ma tutaj złej konkurencji. Jak państwo wiecie, przynajmniej oficjalnie, a my nawet na pewno nawet nieoficjalnie, tylko faktycznie nie udzielamy żadnych upustów nieprzewidzianych taryfą. A upusty w taryfie są tylko za połączenia liniowe. No wyjątek stanowią te wielkie statki, ale tutaj trudno mówić o konkurencji, bo do Gdyni takie nie mogą zawijać, więc do poziomu takiej wielkości statków, jakie mogą zawijać do Gdyni mamy takie same stawki. Natomiast tam, gdzie mamy statki, już takie oceaniczne, które wchodzi do DTC możemy sobie pozwolić na pewne upusty. Ale nie ma czegoś takiego, co było kiedyś, że operator się zwracał do Zarządu Portu i mówił, to dajcie upust, bo ja mam klienta, który jak nie dacie upustu, to nie wejdzie. Nie ma już tego.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Chciałem nawiązać do tego, co już pan tutaj poruszył, właśnie kwestia tego sporu o podatek od nieruchomości dotyczący i Zarządu Portu i spółek operatorskich. Jaki to ma wpływ na kwestie inwestycyjne? Czy państwo muszą zawiązać jakieś rezerwy pod podatek od lat już 2007 - 2011? Jak to wygląda od tej strony, czy to wpływa na zmniejszenie gotówki przeznaczanej na inwestycje?

Pan Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Jak najbardziej. Oczywiście nie robimy rezerwy do przodu. Nie robimy na lata następne, ale na każdy rok kolejny musimy. To jest rząd, nie pamiętam, chyba 7 milionów złotych. To przy takim budżecie, o którym pan Michalski powiedział jest 44 miliony na inwestycje, to jednak jest już porządna kwota. Za 7 milionów złotych moglibyśmy wybudować np. zmodernizować wiadukt w Porcie Północnym, bo akurat taki jest kosztorys na modernizację tego wiaduktu.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

No tak, ale jeżeli rozumiem orzeczenie będzie dotyczyło roku 2006-2007, no to mogą być państwo pewni, że kwestia lat kolejnych też tego dotyczy, czyli mówimy wówczas o 40 milionach a nie o 7 milionach.

Pan Janusz Kaspróicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Zarząd Portu zapłacił już za dwa lata, z tych zaległych 6 lat.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Podobnie jak NAFTOPORT, SIARKOPOL itd.

Pan Janusz Kaspróicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Tak. Sprawa oczywiście jest w trybach odwoławczych. I proszę pamiętać, tak, jak kolega powiedział. Te rezerwy na kolejny rok my musimy robić na bieżąco, bo takie jest prawo. Tylko najpierw zapłacić, a potem się odwołać. Tak, że tu się musimy

dostosować. Ale powiem państwu, że najgłębszą lekturą, opracowań fachowych, ekspertyz w tej sprawie, nie daje naprawdę jednostronnego rozwiązania, czy jednorodnego rozwiązania, kto ma rację. Z lektury, którą ja sobie zadałem, specjalnie, bo domyślacie się państwo, że musiałem odpowiadać naprawdę na mnóstwo pytań, jak zaczęto robić z tego medialną burzę. To powiem, że w bilansie jednak miasto jest na gorszej pozycji. I bardzo bym się spodziewał, że kolejna ekspertyza spowoduje, że to miasto nam będzie zwracać wpłacony podatek. Tam jest kwestia interpretacji, w uproszczeniu pewnym, co to jest infrastruktura portowa?

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Też czytałem i ekspertyzę pana profesora z Białegostoku i czytałem też pismo pani, ówczesnej dyrektorki Blacharskiej z 2002 roku, które dosyć wyraźnie mówi o tym, że te zwolnienia są. Więc stąd pytanie, jak to będzie wyglądało? Natomiast rozumiem, że orzeczenie będzie niedługo.

Radny Kazimierz Koralewski - członek Komisji

Zarząd Portu wycofał się ostatnio z dofinansowania promu przy Wisłoujściu. Jest dobra okazja, żeby zapytać, czy Zarząd Portu biorąc czynsz za okoliczne tereny, nie powinien jednak przynajmniej do czasu zbudowania tunelu pod Martwą Wisłą w jakiś sposób tego promu dofinansowywać.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To jest oczywiście sprawa finansowa i na niuansach przepisów finansowych ja się nie mogę się tutaj bardzo mocno wypowiedzieć. Zarząd Portu przy okazji innych podobnych sytuacjach, w których ponosił nakłady na rzeczy niezwiązane z infrastrukturą portową, powiem wprost. Dostał jednoznaczną interpretację Ministerstwa Skarbu, czyli naszego właściciela, że nam nie wolno ponosić nakładów na rzeczy niezwiązane z utrzymaniem, czy rozbudową infrastruktury, bo jest to nieprawidłowe. Między innymi to dotyczyło np. wtedy, kiedy chcieliśmy udzielić pomocy powodzianom pod Tarnobrzegiem. Chcieliśmy przekazać 100 tys. złotych. Nie wolno nam było tego zrobić. Jest to bardzo dziwna sprawa, ale tak jednoznacznie jest sformułowana ustawa o portach, że interpretacja Ministerstwa Skarbu była taka, że absolutnie nam nie wolno tych kosztów ponosić. Stąd nasze wycofywanie się z finansowania Straży Portowej, Straży Pożarnej, Straży Morskiej, promu, z podobnych przedsięwzięć firm komercyjnych, bo gdyby to jeszcze były jakieś służby publiczne, ale wszystkie te firmy, to są firmy komercyjne. W związku z tym nie wolno nam dofinansowywać firmy komercyjnej, która nie remontuje nam nabrzeża, tylko pilnuje. Tak to jest. I czy nam się podoba, czy nie. To jest pewna konieczność regulacyjna.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Takie jest prawo właściciela.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Panie dyrektorze. Z opracowań, które my otrzymaliśmy przy podejmowaniu decyzji, to 80% pojazdów, które korzysta z tego promu, to SA pojazdy związane z Zarządem Portu i ze spółkami operującymi na terenie Zarządu Portu a 62% z tych 80%, to są typowo już pojazdy Zarządu Portu.

Pan Jan Kasprowicz- Rzecznik Prasowy ZMPG

Rozumiem, że jest to gorący temat siedzącego tutaj pana radnego Koralewskiego, oglądałem przez chwilę wywiadu, który udzielał. Wyjaśnię najkrócej jak można. O tym, że trzeba pamiętać, że jesteśmy rozliczani, jako spółka komercyjna z kodeksu handlowego, to trzeba pamiętać, to jest pierwsza sprawa. W każdym przypadku, każdego kontaktu z firmą prywatną, a taki przypadek, to jest właśnie prom i przewoźnik promowy, obowiązuje nas tenże kodeks. Ja wiem, że w tradycji ten prom był finansowany przez miasto. Było to jeszcze 25 lat temu. Sprawdziłem historię. Ten prom został przekazany dla Zarządu Dróg i Zieleni, czyli firmę miejską jeszcze w poprzednim kształcie w ręce prywatnego przewoźnika za symboliczną opłatą. Teraz popatrzcie państwo, co się stało. Zmienia się okolica, tj. 25 lat, zmian i formalnych i strukturalnych i rzeczywistych w otoczeniu. Myśmy zostali, proszę wybaczyć kolokwializm z ręką w nocniku utrzymując na własnym stanie przyczółki po obu stronach kanału. To jest nasz koszt, w którym tenże przewoźnik nie zamierza partycypować. Teraz, gdyby było tak, jak jest np. w Świnoujściu, czy w każdym innym mieście, przywołajmy Wrocław, znany z mnóstwa mostów, że ulice po obu stronach, czyli i Wolności z tej strony i Charpentiera, ok. 170 metrów po drugiej stronie kanału były ulicami miejskimi, to jest oczywistym obowiązkiem utrzymania mostu, przeprawy promowej po stronie miasta.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ale tak nie jest.

Pan Jan Kasprowicz- Rzecznik Prasowy ZMPG

Z powodu tych około 170 m uliczki, bo kolejna, jak państwo wiecie, to już jest droga krajowa miasto się z tego wycofuje. Żeby się nie rozwodzić. Ponieważ konieczne było położenie na szalę argumentów krótkich za i przeciw. Z tym przewoźnikiem się nie dogadaliśmy i znowu użyję kolokwializmu. Ten przewoźnik strzelił sobie w stopę, bo do tej pory był bez konkurencji, a podejście nasze i awantura, którą wywołał spowodowało, że istnieją alternatywne rozwiązania. I puenta jest taka. Z reakcji pana prezydenta Lisickiego, z reakcji pana dyrektora Kottowskiego i ze spotkań, w których ja również uczestniczyłem, a które się odbyły już kilkakrotnie idzie to uważam w bardzo dobrym kierunku. To przyniesie efekt obsługi całotygodniowej, a nie tylko do weekendu. Ponieważ Zarząd Dróg i Zieleni ma na to ogłosić przetarg. Prawdopodobnie typu kierowanej oferty handlowej, czyli przetarg zamknięty, bo to jest wiadomo ograniczony krąg odbiorców. Ten prom ma szansę chodzić na zasadzie zwykłego tramwaju za miejskie bilety 7 dni w tygodniu, i będzie obsługiwał nie tylko ludzi związanych z pracą w porcie, co jest niezwykle istotne.

A pro po jeszcze pracownicy portu. Proszę pamiętać, że statystyka, którą państwu przedstawił przewoźnik i którą pan radny się w tej chwili posłużył dotyczy pracowników portu owszem, a nie pracowników Zarządu Portu. Wobec tego nie wolno obarczać, i o to państwa proszę winą za problemy z tą przeprawą firmy, w której goście państwo w tej chwili, bo jest tych spółek trzydzieści kilka, a i ponad dwieście pracujących na terenie portu.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Nie. No to wiadomo, że eksploatacja.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Swoją drogą po tamtej stronie rzeczywiście pracownicy eksploatacji, a tak naprawdę GZNF, czy tak dalej. Natomiast no wszyscy płacimy za ten prom. Nie jeździmy za darmo, my opłacamy.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Do tej pory było 90 złotych, a teraz będzie 264 zł.

Przewodniczący Piotr Dzik

Ale jeszcze nie doszedł do skutku przetarg i nie mogę wywnioskować. Czyli jak gdyby takie wiadomości do mnie dotarły, że jest nie jeden tylko prom i przewoźnik, który chce pływać po tym. Po prostu zgłoszą się inni i będzie konkurencja.

Pan Jan Kasprowicz- Rzecznik Prasowy ZMPG

Ja uważam, i nie tylko jestem w tym sądzie odosobniony, czy samotny, że oddanie tunelu pod kanałem portowym i tak nie pozwoli zrezygnować z funkcjonowania promu. To jest absolutnie dojna krowa dla eksploatatora dwa lata jeszcze.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To jest pytanie, na które ja sobie nie odpowiem, ale, które sobie zadaję. Płynąłem kiedyś Kanałem Kilońskim i tam, co Kanał Kiloński przekraczają promy i ktoś je utrzymuje, ktoś uważa, że to jest obowiązkiem zapewnić ludziom komunikację z brzegu na brzeg, jak nie ma drogi, nie ma mostu.

Pan Jan Kasprowicz- Rzecznik Prasowy ZMPG

A Może się okaże, że jest ta Twierdza Wisłoujściu, niebywale gęsto i coraz częściej odwiedzana przez turystów, że inny charakter nabiera Westerplatte. Nie wiem, na jakim etapie jest tworzenie tego muzeum pola bitwy, ale to jest jakaś perspektywa. Może się okazać, że cała ta okolica i te okolice, które w tej chwili jakby są wewnętrznymi ulicami portu, przynajmniej w głównych szlakach dojazdowych upublicznić. Przyczółki na zasadzie, np. na podobieństwo przekazywania torowisk tramwajowych jednej formie eksploatacyjnej a tabor, z tego, co mi wiadomo jest inna firma, a podobnej zasadzie, może być przewoźnik, może właściciel przyczółków. Równie dobrze może pozostać ten wariant, który mamy my dzisiaj, czyli po prostu to jest nasz koszt, który wynajmujemy i za wynajem bierzemy jakieś opłaty. Wariantów jest kilka. Pięteczka jest po stronie ZDiZ w tej chwili, ale wiem, że pan dyrektor Kotłowski, upewniał mnie w zeszłym tygodniu, że to idzie w dobrym kierunku.

Przewodniczący Piotr Dzik

Od strony turystycznej jak wygląda port?

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Ma pan na myśli statki pasażerskie itd.?

Przewodniczący Piotr Dzik

Tak. Co z bazą Westerplatte?

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Westerplatte jest bardzo dobrym miejsce w sumie na zawijanie statków pasażerskich, bo jest nowym, czystym i porządnym dworcem. Jak powstanie cała

Trasa Sucharskiego, czyli super komunikacja do centrum miasta, a już powstaje, jest ku końcowi bardziej, więc na pewno to będzie świetne miejsce. Natomiast ja tak myślę, że atrakcyjność żadnego z miast, odwiedzanych przez Kruzy, przez pasażerów, turystów nie jest w porcie. Atrakcyjność jest w ofercie tegoż miasta i okolicy. I wydaje mi się tutaj, że ciągle brak jakby wspólnego działania tych, którzy na tych turystach żyją i z nich korzystają. No, bo port oczywiście ma symboliczne przychody z Kruzów. Jest to raczej kwestia prestiżowa, bo tam ci pasażerowie za zejście coś tam płacą, ale niewiele, zresztą operatorowi, nie nam. Więc w tym momencie jest to jakby biznesowo dla nas żadna historia. A gdyby, nie wiem, no chcieć wybudować jakiś dworzec wielki pasażerski, no to trzeba będzie dużo pieniędzy wydać, ale mi się wydaje, że to powinno być, czy konsorcjum, czy organizacja, która zrzesza a to hotelowców, a to firmy, które żywią tych turystów, albo oferują jakieś atrakcje. I oni powinni zadbać o atrakcyjność Gdańska. Pasażerowie, którzy płyną do Gdańska, to są dość przypadkowi. Oni płyną do Petersburga, do Sztokholmu, do Kopenhagi, a tutaj tylko część z nich zawija. Bo można mówić tak, że sezon mamy krótki. Ale jednak do Petersburga zawija bardzo dużo. Do Kopenhagi, która jest chłodniejsza od Gdańska zawija więcej, do Sztokholmu więcej. Czyli nie problem jest w pogodzie. I tym, że ten sezon to są 3, 4 miesiące, tylko w atrakcyjności dla turystów.

Przewodniczący Piotr Dzik

Ale panie dyrektorze pan tak mówi, żeby restauratorzy, co? Miasto nie jest atrakcyjne? Z tego, co ja wiem opłaty w Petersburgu są dużo niższe dla pasażerskich jednostek.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

U nas są bardzo niskie. W tej chwili nie pamiętam.

Przewodniczący Piotr Dzik

Czyżby nie zależało portowi na turystyce i zawijaniu statków turystycznych?

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Zależać, zależy.

Przewodniczący Piotr Dzik

Gdynia przyjmuje dużo więcej statków pasażerskich niż Gdańsk. Wiem, że ilość ich też obecnie spadła, ale my na Westerplatte, to jest takim portem pasażerskim, napisem na dropisie. Uważam, że te połączenia, które były z Kopenhagą były bardzo dobre. Oni bardzo chętnie przyjeżdżali na zakupy, Skandynawowie szczególnie. To powinno zależeć i miastu i Zarządowi Portu, żeby to Westerplatte nie było taką oazą, pustym miejscem.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Postaram się odpowiedzieć. SA jakby dwa rodzaje tych turystów i dwa rodzaje statków. Mówiąc o zawijaniu na Westerplatte Duńczyków, mówiliśmy o promach. Promach pasażerskich. To też są turyści i mówiąc szczerze tak naprawdę, to bardziej by się wydawało, powinniśmy liczyć i spodziewać się jakichże turystów. A to, co mówiłem poprzednio, mówiłem o Kruzach, czyli o statkach pasażerskich płynących gdzieś spoza Europy, wpływających na Bałtach wiozących pasażerów, którzy nie mają samochodów, którymi się poruszają, tylko czekają na to, że ktoś im wycieczkę zorganizuje, że ich zaprowadzi do galerii ciekawej, wyjątkowej i pokaże

Skarbiec Królewski jak w Sztokholmie, czy w Kopenhadze itd. Co by sobie nie powiedzieć na razie Gdańsk takich atrakcji nie oferuje. Mamy Malbork, mamy Katedrę, mamy Kościół Mariacki, ale tak reszta jest być może za mało jeszcze zorganizowana. No niestety ta organizacja jakby tego pobytu, tych turystów, którzy tutaj nocują na statku, wysiadają na jedną dobę, czy dwie i płyną gdzieś dalej. Mamy za mało tutaj takich ofert. Być może taka oferta powinna powstać bliżej portu, bo niektórzy z nich wcale nie chcą oglądać np. zabytków.

Przewodniczący Piotr Dzik

A Gdynia ma taką ofertę, uważa pan? Przewożą turystów z Gdyni i gonią „jak bydło” przez Starówkę, że turysta nie ma czasu do kiosku wejść?

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Oni z Gdyni jadą do Gdańska.

Przewodniczący Piotr Dzik

A wie pan ile oni mają czasu, żeby po Gdańsku chodzić? Oni Kościoła Mariackiego nie zobaczą.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Ale. To nie jest wina portu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Przepraszam bardzo, gdyby zawijali do dworca Westerplatte, to by mieli więcej czasu.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Tylko trzeba sobie odpowiedzieć, dlaczego zawijają do Gdyni a nie do Gdańska, bo mogą do gdańska. My mamy taką sama ofertę jak Gdynia. Nie mamy taniej, nie mamy drożej.

Przewodniczący Piotr Dzik

Coś w tym musi być, bo Gdynia, ile ma zawinięć a ile ma Gdańsk? Dla mnie to nie jest tłumaczenie, czy Skarbiec w Kopenhadze, czy Skarbiec tu, czy tam.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji

Ile średnio Kruzów zawija do Gdyni?

Przewodniczący Piotr Dzik

Było w sezonie, że 120 a nawet 140, a w Gdańsku o wiele mniej, chyba tylko 1/3 tego, co w Gdyni.

Pan Janusz Kasproicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Teraz jest spadek o połowę.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To kryzys spowodował też.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Ale panowie. Biznesowo usłyszeliśmy. Dla portu to nie jest duży biznes. Niech ktoś robi, kto organizuje te właśnie pobyty na łądzie itd. To może ktoś zarobi i wtedy port obsłuży.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Myślę, że my nie oferujemy złego miejsca. Oferujemy bardzo porządne miejsce, jeśli chodzi o Westerplatte. Tutaj jakby powody są bardzo prozaiczne niekiedy. Mogę powiedzieć o takiej rozmowie jednej, którą odbyłem z tymi operatorami tych Kruzów, są to panowie Stankiewiczowie. Jeden powiedział wprost. Mi się nie chce jeździć na Westerplatte do pracy, ja wolę tutaj po tej stronie. I jak my żeśmy ich przenieśli z Nabrzeża Oliwskiego na Westerplatte, to on powiedział, że on będzie jeździł do Gdyni, bo on tam mieszka, i jemu jest wygodniej. Taksówkarze Gdynscy mają jakąś spótkę z tymi operatorami, i zarabiają na dowożeniu turystów do Gdańska. Firmy autokarowe podobnie. To na tym polega. I tu jest słabość po prostu organizacji turystycznych w Gdańsku przede wszystkim. Ja nie mówię nic złośliwie. To jest obiektywna prawda. Gdyby nasi organizatorzy, czy Orbis, nie wiem jeszcze, kto, lepiej się zorganizował i potrafił obsługiwać tych turystów tak agresywnie jak to robią firmy gdyńskie, bo to firmy prywatne obsługują, nie jakieś publiczne. Natomiast samo miejsce w porcie Westerplatte jest bardzo ładnym miejscem. Jeszcze jak tam powstanie teraz Muzeum Wojny, a będzie Trasa Sucharskiego, no to nikt mnie nie przekona, że lepiej dojechać na Starówkę Gdańską z Gdyni niż z Westerplatte. A jednak zawijają do Gdyni.

Pan Janusz Kasproicz - Rzecznik Prasowy ZMPG

Kilka dni temu byłem na rozmowie u dyrektora bazy promowej PŻB. Zapytałem, czy powtórzyć mu pytanie, jakie usłyszałem ostatnio z miasta, jak port jest przygotowany do EURO 2012, i co robi, żeby przyjąć jak najwięcej turystów. Odpowiedziałem tylko tyle, że 3 stanowiska 240 metrowe na Westerplatte. Plus do dyspozycji Nabrzeże Ziółkowskiego plus nabrzeża Wolnego Obszaru Celnego. Okazjonalnie można jeszcze kolejne statki lokować w innych miejscach. Pytanie trzeba sformułować inaczej powiedziałem. Czy mamy jakiegokolwiek zgłoszenia? Pojawiło się jedno jak dotąd. Jeden jedyny Kruz, który pływa do Gdańska potwierdził awizację na sześć dni pobytu. Jako hotelowiec będzie stał właśnie na Nabrzeżu Westerplatte. Pan dyrektor bazy PŻB mówił mi dzisiaj, że oni zaoferowali i puścili wici w świat. Zaoferowali prom własny, który mogą tu postawić, jako hotelowiec. Zero zainteresowania. Pan dyrektor PŻB mi powiedział też, i to jest straszne, że był na spotkaniu, czy na radzie tzw. organizacji turystycznych. Myślę, że chodzi też o Gdańską Organizację Turystyczną, mówił mi również, że byli tam też przedstawiciele restauratorów, hotelarzy. I robiono statystykę spodziewanych gości na EURO. Stąd się wzięła wiadomość, że w Gdańsku hotele spodziewają się totalnej plajty, bo kibice na EURO postanowili sobie rezerwować miejsca pobytu, np. w Toruniu, w Malborku. Należy się spodziewać czegoś dla nas przykrego, tym bardziej, nie odbierać osobiście animozji, nie jest to kwestia portu, czy kosztów, jak to koledzy powiedzieli, nie można martwić się o budowę bazy turystycznej na Westerplatte. Nie oczekujemy tego, żeby zrobiło to miasto. Natomiast z całą pewnością miasto może zaktywizować firmy komercyjne, prywatne, które budową takiej bazy się zajmą.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Zastanawiając się nad tym, co może przyciągnąć? Wydaje mi się, że gdyby Nowy Port zaczął być dzielnicą atrakcyjną również gastronomicznie i turystycznie, miałyby to kolosalne znaczenie. Wielu z nich, tak jak tłumaczą nam operatorzy nie schodzi ze statku, tylko piją, jedzą dobrze, jest im dobrze, i się bawią. I myślę, że nie wszyscy od razu w Petersburgu jadą zwiedzać galerii, tylko po prostu idą gdzieś tam newskim prospektem i popijają i jedzą smaczne rzeczy. No tak to jest. Wydaje mi się, że tutaj tego w Gdańsku brak bardzo, a Gdynia ma to jednak na Skwerze Kościuszki i na Bulwarze.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Co z bazą PŻB po tej stronie? Czy zamierzają się rozwijać, związać?

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To znaczy. Wstępne rozmowy z firmą, która chce kupić PŻB były już prowadzone i przez nas też. Ta firma mówi, jeśli sfinalizuje tą transakcję, to na pewno przeniesie się na Westerplatte. Co jest również naszym strategicznym działaniem.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Bo tą starą bazę to PŻB dzierżawi.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

To była ich własność. Myśmy ją przejęli za rozliczenia dzierżawy.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Czyli oni się wyprzedają. Kołobrzeg sprzedali, swoją główną bazę.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Niewykluczone, że to PŻB się przeniesie na Westerplatte, jeśli jak mówię sfinalizuje się ta transakcja.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji

Niedawno czytałem w Internecie, że w Gdynia natomiast Stena przygotowuje kompleksową ofertę dla kibiców szwedzkich, którzy będą jechać na Ukrainę. Będą przyjeżdżali w przeddzień meczu promem do Gdyni. Tam się przesiadali na pociągi sypialne i będą jechać na Ukrainę. Natomiast jest to impreza taka na trzy dni podróży. Czyli Gdynia jest pod tym względem lepsza.

Ryszard Mazur - Dyrektor Biura Rozwoju ZMPG

Sam pan powiedział. Stena to oferuje. Więc organizuje to ktoś, kto umie potrafi itd. U nas nikt tego nie oferuje, a Zarząd Morskiego Portu tego nie robi.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji

To było słowo komentarza a nie przytyku do Zarządu Portu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Jeśli będzie tak, że kibice wybierają inne miasta na noclegownie, to będzie ten sam błąd, który popełnili hotelarze w Wiedniu i w innych miastach, gdzie były Mistrzostwa. Hotelarze windują ceny i strzelają sami sobie w kolano, a ludzie będą przyjeżdżali, brali namioty i spali w namiotach i na tym się skończy.

Na koniec jeszcze głos chciał zabrać profesor Witold Andruszkiewicz. Proszę bardzo.

Pan Profesor Witold Andruszkiewicz

Chciałem powiedzieć, że miasto Gdańsk od 20 lat jest członkiem Związku Miast i Gmin Morskich, w którym prezesem jest nasz wiceprezydent Andrzej Bojanowski. Ten Zarząd Związku Miast i Gmin Morskich przygotowuje się do rozkręcenia w Gdańsku wielkiego, jednego z największym, a może i największego nad Bałtykiem Międzynarodowego Centrum Turystyki Morskiej. Zachodzi obawa, że to wszystko może zacząć się dziać obok istniejącego Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Ja, jako dawny członek Zarządu Portu Gdynia, Dyrektor ds. Eksploatacyjnych w Gdyni, no bym się strasznie martwił, gdyby Zarząd Portu Gdańsk nie brał w tym udziału.

Tymczasem trzeba podkreślić, że w całym szeregu portów na świecie, szczególnie mniejszych ogromna większość przychodów zarządów portów pochodzi z turystyki. Turystyka jest nowym działem przemysłu, przemysłu turystyki morskiej międzynarodowej. Tu do tej pory w zarządzie portu zainteresowania turystyką nie ma. Dlatego, że po prostu nikt nie naciskał specjalnie na przykład. Ale, źle by się stało, gdyby np. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Gdańsku wykonał rolę, już w tej chwili zaczyna wykonywać rolę zarządu portu Gdańsk i powstanie w Gdańsku największe nad Bałtykiem Centrum Turystyki Międzynarodowej Morskiej. Z tym, co pan prezes mówił z licznymi hotelami, motelami, przedsiębiorstwami. Bo w badaniach wykonanych w Politechnice Gdańskiej, i Instytut Morski wspólnie razem przez pięć lat takie badania robili. Właśnie dotyczące możliwości rozwoju w Gdańsku Międzynarodowej Turystyki Morskiej. Więc jest przewidziana możliwość z tych badań.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

W jakich latach te badania były robione?

Pan Profesor Witold Andruszkiewicz

W 1986-1991, ale wszystko jest tak aktualne, jakby było wczoraj robione, bo to leży i czeka.

Jest wyliczone, że na całe to centrum potrzeba pięć kilometrów kwadratowych terenu. Czyli ten teren tuła istnieje w porcie wschodnim, tzn. nad Martwą Wisłą i południowa część Martwej Wisły. Tutaj, według tych badań powinno powstać wielkie centrum turystyki międzynarodowej morskiej. To znaczy taka cała dzielnica miasta, a na pierwszych pięciu kilometrach, zaczynających się od mostu wantowego im. Jana Pawła II, przy autostradzie ma powstać, tak w perspektywie tych badań zostało przewidziane, ma powstać dzielnica turystyczna, która byłaby w stanie obsłużyć rocznie około 14 milionów turystów. Wymaga to 12 stanowisk, czyli takie centrum turystyki, centralny terminal Transeuropejskiej Autostrady Północ - Południe, który będzie musiał tu powstać, bo to jest port wyznaczony przez Organizację Narodów Zjednoczonych, jako węzeł na trasie III Korytarza Transportowego, biegnącego z Helsinek przez Gdańsk w Polsce i Sambuł w Turcji do portu Zatoki Perskiej. Nasz Polski odcinek tej z największych na świecie autostrad nazywa się A-1. Oczywiście, skoro on jest zapisany przez ONZ, że zaczyna się od portu i miasta Gdańska, to on się zacznie. Wprawdzie z dużym opóźnieniem, bo 40 lat już na to czekamy, a to już zostało zadecydowane w 1972 roku, a do dnia dzisiejszego nawet w planach, nigdzie się nie realizuje w najdalszych perspektywach rozwoju. Tak, że jak tam pan dyrektor pokazywał tę

mapkę, która sięga aż do Przekopu Wisły. To przecież trzeba pamiętać, że za Niemców od 100 lat przeszło, cały ten obszar aż do Przekopu Wisły był w granicach Portu Gdańskiego. Po wojnie, gdy było centralistyczne zarządzanie portami z Warszawy, to Warszawa nie rozumiejąc oddała 11 kilometrów bezcennych terenów nad Martwą Wisłą gminom, no północna część należy do gdańska, ale południowa część jest oddana innym gminom. Całe szczęście, że te gminy mają takich mądrych ludzi u siebie, że nie wpuścili póki, co byle, czego, bo one wiedzą, że one siedzą na bryle złota, najcenniejsze tereny. To są bezcenne obszary w porcie gdańskim, które były znane i przez 100 lat utrzymane przez Gdańsk i przez Wolne Miasto Gdańsk, a które po wojnie bezmyślnie przez Warszawę, bo prezydent miasta nic nie miał do gadania, bo on był urzędnikiem państwowym podporządkowanym Warszawie, nie miał wejścia nawet, musiał o przepustkę prosić.

Przed wojną od 1895 roku, port gdański sięgał do Przekopu, do ujścia Wisły (pokazał na planszy). Czyli tu życie tętniło. Ja, jako student przyjeżdżający przed wojną, to tu był normalny port. Po wojnie, ktoś w Warszawie lekką ręką oddał teren dyrekcji żeglugi śródlądowej. Oni nic z tego nie zagospodarowują, bo oni wiedzą, że jest to port.

Przewodniczący Piotr Dzik

Ale można to odebrać.

Pan Profesor Witold Andruszkiewicz

Nie tylko można, ale trzeba. I to jak najszybciej trzeba odebrać, bo przecież proszę państwa. Port Hamburg trzyma rezerwy i chwali się marketingowo, że ma na 500 lat rozwojowe rezerwy terenu, a Gdańsk o jakichś rezerwach rozwojowych nic nie mówi. Przeciwnie wyzbywamy się, oddajemy na jakieś tam prace portowe, a nie przewidując, że tych terenów nam będzie brakować. Tak, że ja doradzałbym, żeby w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk widzieli nową branżę portową, z której będzie można uzyskiwać 4 miliardy dolarów rocznie, bo tak badania pokazują. Oczywiście zbudujemy gigantyczną infrastrukturę portową i przy tych pierwszych pięciu kilometrach autostrady, bo zbudujemy te hotele.

Przewodniczący Piotr Dzik

Panie profesorze, ale do tanga trzeba dwojga.

Pan Profesor Witold Andruszkiewicz

Mówię to, dlatego, żeby nie powstał obok Zarządu Morskiego Portu Gdańsk drugi zarząd portu, który będzie tymi rezerwami wszystkimi gospodarował i doprowadzi w pewnej chwili do tego. Jest ustawa z 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich. Ta ustawa mówi, że Zarząd Morskiego Portu Gdańsk powinien swoim zainteresowaniem obejmować cały teren w granicach administracyjnych portu. A więc i stocznie remontowe, i stocznie produkcyjne, i fabryki i zakłady taboru kolejowego itd. Itd. Wiem, że to dla państwa kłopot jest, ale to jest przyszłość, bo to są wielkie pieniądze w przyszłości.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji

Ta sama ustawa nie przypadkowo na czele Rady Nadzorczej Zarządu Portu postawiła Prezydenta Miasta, który jest gospodarzem całego terenu.

Pan Profesor Witold Andruszkiewicz

Ja tak wymyśliłem w projekcie ustawy, która obecnie obowiązuje.

Dlatego proszę państwa, co pan dyrektor tutaj mówił parę razy, co tutaj myślicie o turystyce, a mówicie, że to nie bardzo wam pasuje. W dotychczasowym układzie tak. Tym się nie interesowaliśmy, ale jeśli popatrzymy na porty niemieckie, to tam każdy port umie ogrom pieniędzy ciągnąć z tych turystów morskich właśnie, i z tych hotelarzy i z tych wszystkich innych, bo on dzierżawi tereny pod nową gałąź produkcji niematerialnej, jaką są usługi dla turystów.
Dziękuję.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo panie profesorze.

Dziękuję panu dyrektorowi Mazurowi i panu Kasprończowi za umożliwienie odbycia posiedzenia i przygotowanie informacji dla Komisji. Zamykam ten punkt posiedzenia.

Punkt - 2

Sprawy bieżące, wolne wnioski.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dzisiejszy porządek obrad został wyczerpany. Więcej spraw z mojej strony nie ma, ze strony członków Komisji nie widzę. Dziękuję bardzo za czynny udział w posiedzeniu. Zamykam posiedzenie.

Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 16.00.

*Przewodniczący
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej*

Piotr Dzik

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs- Deyck