Projekt Prezydenta Miasta Kołobrzeg

UCHWAŁA NR .....
RADY MIASTA KOŁOBRZEG

z dnia ..... 2021 r.

w sprawie przyjęcia apelu o korektę Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, poprzez ujęcie Portu Kołobrzeg na liście portów, które mają zapewnić obsługę i bezpieczeństwo morskich farm wiatrowych na Środkowym Wybrzeżu.

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r., poz. 713 z późn. zm.) oraz § 42 ust. 1 pkt 3 Uchwały Nr XXX/497/13 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 9 września 2013 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Kołobrzeg (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2021 r., poz. 537) **uchwala się, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się Apel Rady Miasta Kołobrzeg o korektę Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (projekt) z dnia 30 kwietnia 2021 r., poprzez ujęcie Portu Kołobrzeg na liście portów, które mają zapewnić obsługę i bezpieczeństwo morskich farm wiatrowych na Środkowym Wybrzeżu, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Przekazanie uchwały do Prezesa Rady Ministrów, powierza się Prezydentowi Miasta Kołobrzeg.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do uchwały Nr …….

Rady Miasta Kołobrzeg

z dnia…….

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej pod nazwą Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., od kilkunastu lat bierze czynny udział w różnego rodzaju konsultacjach dotyczących utrzymania i postępu rozwojowego szeroko rozumianego portu. Portu, odgrywającego kluczową rolę gospodarczą nie tylko dla lokalnej społeczności, ale również dla całego regionu.

Na terenie Portu Kołobrzeg funkcjonuje kilkaset różnego rodzaju podmiotów, dla których działalność portowa jest często jedynym źródłem przychodu. Każdy z tych przedsiębiorców zatrudnia średnio od kilku do kilkunastu osób, które współtworzą lokalną społeczność. Tak więc praca na rzecz portu to nie tylko budowa i utrzymanie obiektów budowlanych w porcie, ale to także współodpowiedzialność za ich funkcjonowanie.

W dotychczasowych pracach konsultacyjnych prowadzonych przez ministerstwa, które odpowiedzialne były za kreowanie polityki w zakresie gospodarki morskiej (Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Transportu i Budownictwa), pojawiał się jeden ten sam problem: co zrobić z portami spoza transeuropejskiej sieci transportowej - TEN-T. Porównując gęstość sieci TEN-T w zachodniej części Europy, gdzie jest ona doskonale rozwinięta, do istniejącej sieci w Polsce, na mapie naszego kraju istnieje biała plama, a jest nią z całą pewnością Pomorze Środkowe. Dlatego dopisanie Portu Kołobrzeg, jako punktu na dodatkowej nitce sieci TEN-T, zapewni jej symetryczne i racjonalne wykorzystanie.

Z uwagi na brak możliwości wsparcia działalności portowej środkami pochodzącymi z programów operacyjnych, podjęta została próba dywersyfikacji działalności.

Dodatkowo rok 2020 zdominowany został pandemią związaną z koronawirusem SARS-CoV2. Skutki szalejącej pandemii, jak również wprowadzone środki mające na celu ograniczenie przemieszczania się wirusa, podkreśliły rangę znaczenia Portu Kołobrzeg w regionie.

W związku z trwającymi pracami nad Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększenia Odporności, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. zgłosił gotowość realizacji szeregu inwestycji, które pomogłyby w działaniach dywersyfikacyjnych portu i wzmocniły rozwój dodatkowych funkcji w mieście poza turystyką. Przedsiębiorcy w porcie również upatrywali w tym szanse na rozwój swoich przedsięwzięć. Równolegle ruszyły prace dotyczące powstania umowy sektorowej Polish Offshore Wind Sector Deal (grupa 4) przy Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Przedmiotowa inicjatywa obejmuje wspólne prace Rządu, przedstawicieli deweloperów oraz firm z tzw. łańcucha dostaw mające na celu wypracowanie porozumienia, służącego rozwojowi morskiej energetyki wiatrowej w Polsce poprzez określenie, w jaki sposób polskie porty morskie wpisują się w plany deweloperów Morskich Farm Wiatrowych (umiejscowienie portów w tych planach; jak polskie porty morskie miałyby być wykorzystywane w projekcie polskiego off-shore), określenie potrzeb poszczególnych interesariuszy projektu off-shore względem polskich portów morskich, zaproponowanie działań inwestycyjnych, przedstawienie planu rozwoju/rozbudowy portów. Przedstawiciele regionalnych i lokalnych portów aktywnie włączyli się w przedmiotowe prace,

upatrując w tym sens i szanse dla portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Niestety, obwieszczony na stronie www.gov.pl *Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności* (projekt) z dnia 30 kwietnia br. zawiera zamknięty katalog portów, które w ramach *Budowy infrastruktury terminalowej offshore* będą mogły ubiegać się o środki finansowe na rozbudowę portu i wziąć udział w procesie wdrożenia nowej dziedziny gospodarki. W gronie beneficjentów znalazły się tylko port w Gdyni – jako port instalacyjny, oraz porty w Łebie i Ustce – jako porty wspierające. Mimo nadal trwającej dyskusji w ramach Polish Offshore Wind Sector Deal, zostały już podjęte decyzje za tę grupę osób, która aktywnie włączyła się z proces tworzenia nowej gałęzi gospodarki kraju.

Biorąc powyższe pod uwagę, Rada Miasta Kołobrzeg apeluje o rewizję dokonanych zapisów w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPOiZO), poprzez ujęcie Portu Kołobrzeg na liście portów, które mają zapewnić obsługę i bezpieczeństwo morskich farm wiatrowych na Środkowym Wybrzeżu i które mogłyby skorzystać z dedykowanych funduszy.

Port w Kołobrzegu posiada najlepsze na Środkowym Wybrzeżu, dogodne połączenie drogowe i kolejowe z zapleczem portowym. Z kolei liczba świadczonych usług w porcie, ich wysoka jakość i szeroka oferta, każdego roku przekładają się na wzrost wolumenu różnego rodzaju obsłużonych ładunków i liczby obsłużonych pasażerów, potwierdzając tym samym zasadność dążenia do rozwoju portu i rozbudowy zakresu oferowanych usług. Wpisanie Portu w Kołobrzegu do grona beneficjentów, którzy będą mogli uczestniczyć w procesie tworzenia nowej działalności gospodarczej kraju, zdecydowanie przyczyni się do odbudowy kondycji gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią koronawirusa i pozwoli zapewnić jej większą odporność na przyszłe nieprzewidziane okoliczności.

Pozostawienie zapisów w takim kształcie w KPOiZO uniemożliwi przygotowania regionu województwa zachodniopomorskiego do obsługi farm wiatrowych, a funkcje te przejęte zostaną przez porty niemieckie i duńskie, co dotkliwie odciśnie się nie tylko na rozwój portu, ale całego naszego regionu.