Kołobrzeg, dnia 11 marca 2016 r.

BRM.0002.18.2016.K

**Protokół Nr 18/2016**

**z XVIII sesji Rady Miasta Kołobrzeg zwołanej na wniosek ¼ ustawowego składu Rady w dniu 11 marca 2016 r., godz. 10.00 duża sala konferencyjna Urzędu Miasta Kołobrzeg, ulica Ratuszowa 13.**

Sesja została zwołana przez Przewodniczącą Rady zgodnie z art. 20 ust. 3 ustawy
z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1515 z późn.zm.) i § 16 ust. 1 Statutu Miasta Kołobrzeg na wniosek ¼ ustawowego składu Rady, który stanowi załącznik do protokołu.

**Porządek obrad zaproponowany przez wnioskodawców:**

1. Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum.

2. Wystąpienie p. Bogdana Błaszczyka – Przewodniczącego Komisji Morskiej Rady Miasta
 Kołobrzeg, Prezesa Stowarzyszenia Rybacka Lokalna Grupa Działania „Morze i Parsęta”.

3. Wystąpienie p. Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
4. Zapytania radnych i zaproszonych gości, dyskusja.

5. Zamknięcie sesji.

**Punkt 1. Otwarcie sesji i stwierdzenie quorum:**

Na podstawie § 23 ust. 2 Statutu Miasta Przewodnicząca Rady, Pani radna Wioletta Dymecka otworzyła XVIII sesję Rady Miasta Kołobrzeg zwołaną na wniosek ¼ ustawowego składu Rady. Pod wnioskiem podpisali się radni: Cezary Kalinowski, Marek Młynarczyk, Sławomir Kargul, Małgorzata Zajączkowska, Krystyna Strzyżewska, Danuta Wilk, Bogdan Błaszczyk.

**Przewodnicząca powitała:**

- Radnych, gospodarzy sesji

- Pana Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

- Pana Marka Subocza – Wicewojewodę Zachodniopomorskiego

- Pana Kazimierza Drzazgę – Wiceprzewodniczącego Sejmiku Województwa

 Zachodniopomorskiego

- Radnych Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego: Pana Henryka Carewicza i Pana
 Krzysztofa Nieckarza

- Panią Danutę Adamską – Czepczyńską – Przewodniczącą Rady Powiatu w Kołobrzegu

- Pana Janusza Gromka – Prezydenta Miasta wraz ze współpracownikami

- Przewodniczących Zarządów Osiedli

- Burmistrza i Wójtów Gmin Powiatu Kołobrzeskiego: Gościno Rymań, Siemyśl, Ustronie
 Morskie, Dygowo, Kołobrzeg.

- Panią Olgę Roszak – Pezała - Wójta Gminy Mielno

- Pana Tadeusza Wojtasika – Kapitana Portu Kołobrzeg

- Przedstawicieli Organizacji Rybackich

- Pana Piotra Redmerskiego – Prezesa Zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

- Pana Artura Lijewskiego – Prezesa Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu

Przewodnicząca powitała wszystkich zaproszonych gości; media kołobrzeskie oraz mieszkańców uczestniczących w sesji i oglądających transmisję z obrad sesji.

Na podstawie listy obecności Przewodnicząca stwierdziła, że o godz. 10.00 w sesji uczestniczy 19 radnych. Jest to wymagane quorum, by obrady były ważne. Radni nieobecni usprawiedliwieni: Małgorzata Zajączkowska i Izabela Zielińska.

Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.

Ponieważ była to sesja zwołana w trybie art. 20 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym i § 16 ust. 1 Statutu Miasta, do zawiadomienia o sesji został dołączony Radnym
i Przewodniczącym Zarządów Osiedli wniosek o zwołanie sesji wraz z porządkiem obrad zaproponowanym przez wnioskodawców.

Przewodnicząca Rady poinformowała zebranych, że do zmiany powyższego porządku obrad wymagana jest bezwzględna większość ustawowego składu Rady, czyli 11 głosów za
i dodatkowo jeszcze jest wymagana zgoda wnioskodawców.

**Punkt 2 - Wystąpienie p. Bogdana Błaszczyka – Przewodniczącego Komisji Morskiej Rady Miasta Kołobrzeg, Prezesa Stowarzyszenia Rybacka Lokalna Grupa Działania „Morze i Parsęta”.**

Przewodnicząca udzieliła głosu Panu radnemu Bogdanowi Błaszczykowi – Przewodniczącemu Komisji Morskiej Rady Miasta, Prezesowi Stowarzyszenia Rybacka Lokalna Grupa Działania „Morze i Parsęta”: „Pani Przewodnicząca, Wysoka Rado, Panie Ministrze, Szanowni Państwo. Obok usług uzdrowiskowych oraz turystycznych równie istotną gałęzią gospodarki miasta jest gospodarka morska - związana głównie z funkcjonowaniem portu morskiego oraz podmiotów gospodarczych z tym portem związanych. Port Kołobrzeski, to „miniatura" całej polskiej gospodarki morskiej wraz z jej nie do końca rozwiązanymi problemami. Komisja Morska Rady Miasta wspólnie z podmiotami gospodarczymi
i społecznymi funkcjonującymi w poszczególnych działach gospodarki morskiej stara się diagnozować ich problemy i wspólnie z nimi je minimalizować oraz - jeśli jest to możliwe, wpływać na poprawę ich funkcjonowania. Jednak większość decyzji niezbędnych do poprawy sytuacji gospodarczej w branży morskiej nie jest w naszej gestii. Decyzje rozstrzygające nawarstwionych przez lata problemów może tylko podjąć właściwe ministerstwo odpowiedzialne za gospodarkę morską. Dlatego z wielką nadzieją i wiarą przyjęliśmy wiadomość o utworzeniu takiego resortu, na którego czele stanął Pan, jako nasz sprawdzony euro parlamentarzysta znający doskonale problemy tego segmentu gospodarki. A teraz pozwoli Pan Minister, że tylko hasłowo zasygnalizuję najważniejsze nasze problemy związane z gospodarką morską. Zacznę od portu. Minęło 15 lat od utworzenia Komunalnego Zarządu Portu. Nadal głównym problemem jest **duży stopień rozdrobnienia własnościowego terenów i nabrzeży portowych.** Pamiętamy jak w niedalekiej przeszłości działania zarządu portu w sprawie wykupu terenów portowych torpedowane były przez instytucje, które winny realizować zapisy ustawowe w tym zakresie. Miasto czyni wielki wysiłek inwestycyjny, budując infrastrukturę drogową dostępności do portu, ale nie możemy zrozumieć, dlaczego np. odcinek ok. 2 km linii kolejowej do portu ma aż trzech właścicieli
a jeden z nich – spółka kolejowa chce swój odcinek sprzedać w przetargu nieograniczonym zamiast poddać się procesowi komunalizacji. Taka sytuacja ogranicza dochody własne Zarządu Portu, co stoi w rażącej sprzeczności z wyzwaniami i potrzebami inwestycyjnymi
w zakresie infrastruktury portowej, kosztownymi remontami nabrzeży, pogłębianiem torowiska wodnego i wiele innych. Dlatego uważamy, że istnieje potrzeba stworzenia - tak jak jest to w przypadku portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - programu wsparcia pozostałych portów (tam, gdzie powołane są komunalne zarządy) w celu umożliwienia im wykonywania ustawowej działalności. **W porcie mamy wszystkie działy morskiej działalności gospodarczej;**

- żeglugę i transport morski,

- port handlowy obsługujący przeładunki o ograniczonym zakresie towarowym, który jak wspomniałem potrzebuje dużych nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę, aby móc zwiększyć swoje zdolności przeładunkowe.

Z zadowoleniem przyjęliśmy zakończenie prób prywatyzacji PŻB i z nadzieją czekamy na wprowadzenie w polskiej flocie bandery narodowej tzw. taniej bandery narodowej NIS. Nie do przecenienia byłyby korzyści promocyjne dla Kołobrzegu.

**Bardzo ważną rolę odgrywa w naszym porcie:**

 - komercyjne rybołówstwo morskie z największymi połowami i wyładunkami ryb
 pelagicznych,

- rybołówstwo rekreacyjne (wędkarstwo morskie ) z największą ilością jednostek w skali
 całego polskiego wybrzeża świadczących usługi przewozu miłośników wędkarstwa
 morskiego,

- dobrze rozwinięte przetwórstwo rybne,

- szkolnictwo morskie ( średniego i wyższego poziomu nauczania), komercyjne ośrodki
 szkolenia zawodowego w zakresie gospodarki morskiej,

- mała stocznia budująca nowe jednostki rybackie oraz świadcząca usługi remontowe dla
 różnego rodzaju jednostek pływających ,

- Jachting morski dla potrzeb którego zabezpieczono dobre warunki dalszego rozwoju.

W segmencie rybackim problemów do rozwiązania jest najwięcej. Główne wynikają
z corocznie obniżanych przez UE limitów połowowych dostępnych do podziału na limity narodowe przy wzrastającej od 2011 r. liczbie jednostek rybackich w polskim rejestrze statków, co skutkuje takim podziałem kwoty narodowej na jednostki, który nie gwarantuje minimalnej opłacalności armatorom. Armatorzy uważają, że ten sposób podziału sprzeczny jest z art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy nr 1380/13 z 11 grudnia 2013 w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa oraz innymi aktami prawnymi w tym zakresie. Ważnym czynnikiem wyznaczającym rentowność sektora rybackiego winien być dobrze zorganizowany rynek rybny. Temu celowi miały służyć Lokalne Centra Pierwszej Sprzedaży Ryb. Była nadzieja, że zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Europy nr 1379 z grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej organizacji rynków produktów rybołówstwa z wcześniej obowiązującym w tym zakresie Rozporządzeniem Rady Europy
nr 104 z 2000 r., będziemy stosować się do przepisów Wspólnej Polityki Rybackiej oraz wspólnotowych standardów handlowych i standardów bezpieczeństwa żywności. Jak wykazał to już w 2012 r. Pan Paweł Czapliński z Akademii Pomorskiej w swoim projekcie badawczym na temat „Przestrzennego wymiaru transformacji przemysłu przetwórstwa rybnego w Polsce na przykładzie Ustki, nie stworzono do dziś takich ram prawnych, aby te podmioty mogły wypełniać zadania państwa związane z przestrzeganiem wspólnotowego prawa, mimo wydania bardzo dużych środków finansowych z unijnych programów rybackich jak i środków samorządowych w tym środków samorządu kołobrzeskiego? Mimo, czy wręcz na skutek działania w porcie kołobrzeskim kilku centrów pierwszej sprzedaży ryb, należy stwierdzić, że rynku rybnego wg parametrów w przytoczonych wcześniej przepisach nie ma. Co jak wcześniej zaznaczyłem jest czynnikiem osłabiającym rentowność tego sektora? Jeśli do tych czynników dołączymy:

- brak rąk do pracy, co stoi w sprzeczności z dobrze rozbudowanym szkolnictwem morskim,

- zagrożenia dla kołobrzeskich rybaków na skutek planów lobby farm wiatrowych czy
 planami związanymi z zamierzeniami ws. rewitalizacji Bałtyku oraz planowanymi
 działaniami w celu odbudowy łowisk rybackich, to mamy wymiar wyzwań przed którymi
 stoją rybacy.

Nie można w tym miejscu pominąć problemów rybołówstwa rekreacyjnego, które tak dobrze wpisuje się w charakter turystyczny naszego miasta. Jego przedstawiciele walczą o:

1) zniesienie 10 letniego okresu przejściowego, w jakim funkcjonują,

2) prawo posiadania swojego przedstawicielstwa w komisji morskiej przy Panu Ministrze i w
 Brukseli,

3) zniesienie rażąco wysokich opłat za umożliwienie połowów /licencje/,

4) zrównanie z prawami rybaków w wypadku potencjalnego zamknięcia połowów na Bałtyku.

Wszyscy, samorządowcy, rybacy i cała społeczność, wyrażamy wielkie niezadowolenie ze sposobu wdrażania programu operacyjnego RYBY 2014-2020, tak jeśli chodzi o sposób rozdysponowania środków z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w skali kraju, jak i metodologię określania tzw. „Wskaźnika Rybackości” warunkującego podział środków.

Kłóci się to ze zdrowym rozsądkiem i poczuciem elementarnej sprawiedliwości. Jeszcze ciągle drzemie w nas nadzieja, że Pan minister będzie władny i tą politykę zmieni. Z nadzieją czekamy na działania Urzędu Morskiego zabezpieczające brzeg morski i plażę po stronie zachodniej. Myślę, że w dyskusji problemy, które zasygnalizowałem zostaną jeszcze uzupełnione i rozwinięte. Ja tylko na koniec wyrażę nadzieję, że Pan minister uzna Kołobrzeg, w którym problemy gospodarki morskiej w poruszonych zakresach są odbiciem szerszych problemów na całym naszym wybrzeżu, za miejsce właściwe i najlepsze do prowadzenia dialogu ze środowiskiem morskim w celu ich całościowego a nie segmentowego rozwiązywania. Jesteśmy gotowi, jako samorządowcy do współpracy, aby takie forum tworzyć.”

**Punkt 3 - Wystąpienie P. Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.**

Przewodnicząca poprosiła o zabranie głosu Pana Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

„Przede wszystkim dla nas najważniejszy powód spotkania, to gospodarka morska. Zależy nam na długoterminowym rozwoju gospodarki morskiej. Nie ma możliwości rozwijania polskiej gospodarki bez branży morskiej. Głównym powodem powołanie tego ministerstwa było właśnie to. Wyznaczyliśmy sobie pięć priorytetów, które przyświecają naszej strategii:

- przemysł stoczniowy – odbudowa tej branży,

- rozwój żeglugi - i tu mówię o BŻB,

- rozwój ekonomiki portów,

- rybołówstwo – zmiana podejścia w celu ochrony zasobów,

- szkolnictwo morskie, które w jurysdykcji miało nadzór nad akademiami. Będziemy dążyć do odbudowy tej branży.

Ekonomika rozwoju portu – zwłaszcza tych średnich, chcemy oprzeć się na nich i budować rozwój strategii. Podnosiliśmy kwestię stworzenia trzeciego zespołu portów: Kołobrzeg-Darłowo. Ta koncepcja chyba dojrzała już na tyle, aby wprowadzić ją w życie. Przywiozłem program rozwoju portów polskich do 2030 roku. Jest to koncepcja wypracowana przez naszych poprzedników i niestety, Kołobrzeg nie znalazł się tu, jako port o szczególnym znaczeniu, nie ma koncepcji, strategii rozwoju. Chodzi tu nie tylko o Kołobrzeg, a wszystkie porty małe i średnie. Stad moja wizyta, aby zaproponować rozwiązania, które zostaną przyjęte, oparte o państwa strategię i znaleźć źródła na środki finansowania. Dlatego naszą intencją jest stworzenie zespołu przy naszym ministerstwie, opartych o włodarzy miasta, tak, aby przygotować rozwiązania oparte o strategie długoterminową. Błędem było by to, aby dzisiejsze, czy bieżące postanowienia, które chcemy realizować, przy ewentualnych zmianach politycznych ulegną zmianie. Chcemy z tym skończyć raz na zawsze. Wprowadzając rozwiązania długofalowe - zabezpieczymy tą branżę przemysłu, aby nie dopuścić do marginalizacji tej branży. Teraz pytanie do włodarzy, właścicieli, w jakiej formie te porty mają funkcjonować? Czy to mają być porty prywatne, czy komunalne, czy
o specjalnym znaczeniu dla gospodarki naszego miasta? W związku z tym, że Państwo ma minimalne możliwości do ingerowania w porty, musimy wypracować rozwiązania, które będą przez Państwo do zaakceptowania. Luka, która powstała na środkowym wybrzeżu
z niewykorzystaniem tych obszarów musi być zniwelowana, ale nie załatwia to problemu, bo potrzeba ogromnych inwestycji. Tutaj jest ten drugi element, wszystkie koncepcje
z pozyskaniem inwestorów będą przez nas wspierane, proszę traktować nasze ministerstwo, jako partnera w obszarach międzynarodowych. Daje to ogromne możliwości. Rybołówstwo, które jest domeną Kołobrzegu i Darłowa. Wszystko, co robimy, to dla zachowania obecnego stanu i wsparcia rybaków. Kwoty, jakie przeznaczamy nie będą ekonomiczne. Polityka wewnętrzna musi być skierowana na ochronę zasobów. Chcemy wspierać drobne rybołówstwo. Chcemy chronić gatunki, ale i rybaków tak, żeby mieli rekompensatę za czasowe zawieszenia połowowe. Chcemy, żeby największymi beneficjentami były obszary zależne od rybołówstwa i rybactwa. Jeśli chodzi o działania międzynarodowe, to ta linia nie jest jednoznaczna, dla niektórych państw na Bałtyku jest bardzo dobrze. Trzeba wypracować wspólną politykę w obszarze morza Bałtyckiego - zaakceptowaną przez Komisję Europejską. Takie działania podjęliśmy. Cieszę się, że są z nami rybacy, bo to oni powinni być podstawą rozwoju rybołówstwa. Rekreacja - musi stanowić niezwykle ważny element rozwoju strategii pomorza zachodniego. Z jednej strony to oczywiście liberalizacja prawa, która musi nastąpić w obszarze kodeksu morskiego, czy też ustawy o żegludze wód śródlądowych, całej sferze jachtingowej, rekreacyjnej, która musi spowodować rozwój. Stworzyliśmy komisję, aby spopularyzować tą branżę, aby stała się dla nas powszechna. To 5 minut dla miast i portów, dla których taki program jest dedykowany. Dla nas niezwykle istotny jest obszar pomorza środkowego, wykorzystajmy te 5 minut.”

**Punkt 4 - Zapytania radnych i zaproszonych gości, dyskusja.**

W tym punkcie była możliwość na zgłaszanie zapytań. W dyskusji głos zabierali:

**Pan Janusz Gromek, Prezydent Miasta:** „Cieszę się Panie Ministrze, że przyjechał Pan do Kołobrzegu. Błędem było w latach 90, że rozczłonkowano nasze tereny wokół portowe na dwie firmy: Barka i Bałtyk. Teraz musimy bardzo duży wysiłek robić przede wszystkim finansowy, żeby jak największą ilość nadbrzeża miała nasza Spółka Zarząd Portu Morskiego. Co do strategii, o której Pan mówił, my dokładamy wszelkich starań, aby Kołobrzeg otwierał się na morze? Nasze miasto nie było by tym, czym jest, gdyby nie morze. Rozwój portu kołobrzeskiego, to trzy branże: przeładunkowa, rybacka i turystyczna. My
z tego żyjemy. Kierunek Kołobrzegu był właściwy i rozwijamy to nasze miasto. Jeśli konsolidacja Kołobrzeg - Darłowo jest konieczna, to jestem za. Inwestujemy w rybactwo, choć niekiedy nie ma tej polityki prawidłowej. Jachting – jesteśmy dobrym przykładem na to, mamy przepiękną Marinę. Wędkarstwo – jest dużo jednostek, które kilkanaście tysięcy osób przewiozą i to też jest kierunek. Co mnie niepokoi, to, że turystykę mamy na Bornholm,
a stamtąd nie przyjeżdżają? Jeszcze takie pytanie. Osobiście też się angażowałem, żeby PŻB, nasza firma, która obchodzi w tym roku 40- lecie, nie była prywatyzowana i teraz wiem, że ta prywatyzacja nie nastąpi, ale są określone problemy. Czy będzie konsolidacja PŻB
z PŻM? Czy będą mogli kupić, czy wymienić promy, które są u schyłku, czy nasze stocznie za 2-3 lata będą mogły wybudować promy, żeby nasze firmy kupowały nasze promy? Następny problem, plaża wschodnia - wyszła pięknie, ale problem teraz jest z plażą zachodnią – jest ona w fatalnym stanie. Kolejna sprawa, to wojsko – nic się tam nie robi, wojsko nie dba o nadbrzeża, tam się wszystko degraduje. Może dojść do takiej sytuacji, że nadbrzeże może się obalić. Jestem zaniepokojony 5 letnią przerwą w połowach – ja lubię bardzo ryby świeże?”

**Pan radny Ryszard Szufel:** „My 15 lat temu wybraliśmy właściciela w porcie, były prezydent zaproponował wtedy utworzenie Komunalnego Zarządu Portu. Dzisiaj problem naszego miasta i terenów portowych polega na tym, że ciągle przejmujemy tereny portowe, mimo że jest to ogromnym wysiłkiem finansowy, ale spora część terenów jest w rękach prywatnych. Spóźniliśmy się 10 lat. Przez całe lata 90 Polacy zachłysnęli się wolnością i chęcią posiadania. To było poza decyzjami samorządu kołobrzeskiego. Dlatego jest taka prośba do Pana, proszę rozważyć, aby utworzyć fundusz - stałą kwotę zapisaną w budżecie państwa –na przejmowanie terenów, które leżą w granicach portowych, a które ciągle pozostają
w posiadaniu prywatnych właścicieli. Chodzi o to, że ci właściciele, co jakiś czas dochodzą do wniosku, że już nie chcą być właścicielami tych gruntów. Wynika to z tego, że te grunty się degradują, tu się rodzi problem, że nas nie stać, aby kupować te tereny. Może można by pożyczyć na niskim procencie, rozłożyć na wiele lat na takie właśnie działania. Byłaby to wymierna pomoc naszego państwa.”

**Pan Jacek Woźniak, Zastępca Prezydenta Miasta ds. społecznych:** „Zadał Pan pytanie, czy nie powinniśmy części portów nazwać portami o specjalnym znaczeniu dla gospodarki narodowej? Mówił Pan o utworzeniu zespołu portowego Kołobrzeg - Darłowo. Chciałbym, żeby Pan rozwinął to zagadnienie. Pomysł jest odważny, z mojego punktu widzenia jest kontrowersyjny. Nasze porty konkurują, już należałoby powiedzieć, jak to miałoby wyglądać. Proszę to rozwinąć. Dla mnie nie do zaakceptowania byłoby gdybyśmy prowadzili rejonizację odciążenia ładunków, które miałyby do nas docierać, czyli specjalizowanie się tych dwóch portów – każdy w czymś innym. Jego realizacja może być utrudniona. Ważniejsze jest, niż konsolidowanie tych dwóch portów – zastanowić się, jak poprawić dostępność dojazdową do tych portów – mówię tu o budowach dróg, dostępność kolejowa. Musi pan użyć swojego autorytetu, aby nam pomoc. Kwestia transportu samolotowego – jest według mnie zamknięta.”

**Pan Arkadiusz Klimowicz, Burmistrz Darłowa:** „Cieszę się z idei Pana Ministra rozpoczęcia prac nad strategią związaną z małymi i średnimi portami. Przyjmujemy
z radością propozycję powołania zespołów komunalnych Kołobrzegu, Darłowa, z centrum logistycznym w regionie, być może Koszalinie. Cieszę się, że Pan Minister chce tą koncepcję wdrażać we współpracy z samorządami. Pozwolę sobie przedstawić swój pogląd na temat portów komunalnych. Kiedy kilkanaście lat temu powołaliśmy ten port komunalny zaczął on żyć? Nie byłoby to możliwe, gdyby nie polityka samorządu, jak również wsparcie poprzedniego Rządu. Urząd Morski w Słupsku pomógł w remontach i modernizacji nabrzeży, przygotował dokumentację o przebudowę wejścia do portu, ona jest gotowa. Mam nadzieję, że pod Państwa kierownictwem będzie realizowana. Udało się również z poprzednim Rządem utworzyć podstrefę Darłowo – specjalna strefa ekonomiczna. Liczymy na kontynuację tych działań i realną pomoc Rządu w pozyskaniu inwestorów. Zgadzam się
w kwestii zwiększenia roli osi czwartej. Sytuacje, w której nasza grupa rybacka poprzez oś czwartą ma obniżone średnio o 50% finansowanie, w stosunku do poprzedniego programu, nas nie zadowala. Szkolnictwo morskie - to również dotyczy Darłowa. Czekamy na konkretne propozycje, abyśmy jeszcze lepiej mogli kształcić młodzież. Rybołówstwo przybrzeżne – lepsze wsparcie dla producentów i lokalnych firm byłoby wskazane. Zapraszam Pana Ministra do Darłowa.”

**Pan radny Krzysztof Plewko**: „Jestem członkiem Komisji Morskiej, poznałem wiele problemów, które wiążą się z Kołobrzegiem, z naszym portem. Pierwszy problem, to sprzedaż terenów portowych, a zwłaszcza nabrzeża ponad 150 m spółce prywatnej. Nie rozumiałem, dlaczego teren jest sprzedawany spółce prywatnej, a nie Zarządowi Portu Morskiego? Nagłośnienie sprawy pomogło, że to nabrzeże jest Zarządu Portu Morskiego. Zarząd Portu Morskiego miał prawo pierwokupu, ale okazało się, że nie ma na to pieniędzy, spółka prywatna mogła to zakupić. Tu jest prośba do Pana Ministra, żeby takie pieniądze były zabezpieczone. Druga kwestia dotyczy bandery nisowskiej - one powodują, że armatorom będzie się opłacało pływać pod taką banderą, zatrudniać marynarzy, choć sprawy podatkowe też mają na to wpływ. Mając flotę w Polsce, pływa ona pod banderami obcymi. Przy wszelkich globalnych rozdaniach związanych z gospodarką morską liczą się państwa, które mają wysoki tonaż. Jest to tak naprawdę tania i solidna promocja naszego portu, proszę pochylić się nad banderą polską. Trzecia kwestia, to szkolnictwo, mamy tutaj szkołę morską (Zespół Szkól Morskich), która jest szkołą z tradycjami i należałoby ją wspierać, aby była w jeszcze lepszej kondycji.”

**Pan Artur Dąbkowski:** „Miasto Kołobrzeg, jako gmina jest posiadaczem działek w porcie
i Zarządu Portu Morskiego też. My chcielibyśmy przekazać portowi te działki – Zarządowi Portu Morskiego też, ale musimy zapłacić od tego VAT, czy mógłby Pan coś z tym zrobić?”

**Pan W. Grzymkowski, Dyrektor Zarządu Portu Morskiego w Mrzeżynie:** „Cieszę się, że możemy ponownie się spotkać, dobrze, że są spotkania z przedstawicielami małych portów. Prośba do Pana Ministra jest ogromna, skumulujmy środki w terenach portowych. Proszę zwrócić uwagę na to, co zostało zapisane na Akwakulturę, bo to jest jakiś bandytyzm. Znacznie większe środki miały iść na badania naukowe, niż na porządne inwestycje
w infrastrukturę portową. Stała infrastruktura w portach zostanie, natomiast ruchome inwestycje wyjadą po 5 latach – to jest doświadczenie z portów. Parę inwestycji nie zostało dokończonych z wielu przyczyn w poprzednim programie, taką sytuację mamy w Mrzeżynie, gdzie ze względu na zmianę interpretacji dotyczącej podatku VAT dla Urzędów Morskich - nie wystarczyło środków finansowych dla Urzędu Morskiego na dokończenie wejścia do portu. Nikt nie podjął decyzji o przesunięciu środków. Proszę przejrzeć to, bo w niektórych portach pobudowano wiele inwestycji takich samych zupełnie nadmiarowo. Przed decyzją
o alokacji środków należałoby przejrzeć te porty.”

**Pan Ryszard Klimczak:** „Z przyjemnością wysłuchałem przemówienia Pana Ministra, zwłaszcza w kwestii, która mnie dotyczy, a mówię tu o rybołówstwie. Wspomniał Pan również, że rybołówstwo jest w dość trudnym okresie. My o tym dokładnie wiemy. Wspomniał Pan również, że stan Bałtyku jest w trudnej sytuacji, o tym też rybacy wspominali, o sposobie prowadzenia połowów na Bałtyku. Jesteśmy świadomi tego, jako rybacy, że funkcjonujemy na zachwianej wiedzy na temat zasobów na Bałtyku. Powinniśmy chronić stan zasobów.
W ślad za tym powinniśmy chronić rybaka – tak Pan powiedział. Więc moje pytanie jest takie: jak Pan Panie Ministrze w reformowaniu rybołówstwa przewiduje zachowanie tych proporcji pomiędzy stanem polskiej floty rybackiej a stanem zasobów? W którym kierunku zmierzają plany ministerstwa, którym pan kieruje? Gdzie z jednej strony jest ochrona zasobów, z drugiej rybaka, wiedząc o tym, że ten stan zasobów, który będziemy mieli nie będzie w stanie zaspokoić minimum ekonomicznego? Czy strona polska – w tym przypadku ministerstwo, będzie optowało za zamknięciem Bałtyku? Czy może, jako strona polska będziemy przewidywali inne formy ochrony zasobów z możliwością zachowania prowadzenia połowów przez część floty? Pozwoli to na zachowanie odpowiedniej proporcji – według mojej wiedzy.”

**Pani Olga Roszak- Pezała**, **Wójt Gminy Mielno:** „Czy do strategii, którą Pan Panie Ministrze obrał mogą przyłączyć się takie małe przystanie rybackie, jak w gminie Mielno? Nam też zależy na rozwoju, jest dużo rybaków, którzy chcą się rozwijać. Poza tym, to też atrakcja turystyczna. Drugie pytanie dotyczy ochrony wybrzeży, gmina Mielno to 25 m wybrzeża. Potrzebujemy pomocy w tym temacie.”

**Pan radny Ryszard Szufel:** „Mam obawę, że niezbyt właściwie, jeśli chodzi o rangę, temat ochrony brzegów został nakreślony. Nie wiem, czy Pan Minister miał okazję zobaczyć, co nam się udało zrobić w Kołobrzegu dzięki ważnym i odważnym decyzjom Pana poprzednika. Udało nam się zrobić hydro inwestycję, miało to przywrócić Kołobrzegowi plażę – i naprawdę się to udało. Mieliśmy rozterki i dylematy, czy to przyniesie oczekiwany skutek – i tak się stało. To są ogromne środki finansowe i bez budżetu państwa nikt tego nie zrobi – myślę tu
o wszystkich miejscowościach, które stoją przed tym samym dylematem, co Kołobrzeg. Taka inwestycja szybko się zwróci. To jest ważne, bo Europa się zmienia, Niemcy są znani z tego, że chcą podróżować, więc takie inwestycje się zwracają. Proszę udać się na spacer i to zobaczyć.”

**Pan Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej:** „Dziękuję Państwu za te wszystkie pytania. To wiadomość powszechna, jak Kołobrzeg wywalczył sobie 100m plaży, nikogo nie trzeba przekonywać i program ochrony brzegów morskich jest zagwarantowany w ustawie. Co jest jednak największym problemem, to oczywiście VAT? Dostaliśmy kukułcze jajo, Urzędy Morskie nie naliczały VAT-u za usługi wykonywane
w obszarze ochrony brzegów morskich, natomiast interpretacją poprzedniego Ministra Finansów ten VAT został przywrócony. Teraz firmy mają zapłacić blisko 50 mln zł te, które wykonywały inwestycje związane z ochroną brzegów morskich. Jest to proces już zastany historycznie, a naszą intencją jest to, żeby został umorzony, bo grozi nam kolejna ogromna plajta firm, które wykonywały te inwestycje. Jest to temat niezwykle trudny, bo już interpretacja powstała. To jest dla nas priorytet, jeśli chodzi o ochronę brzegów morskich. Teraz gra idzie o to, aby te spółki przetrwały. Nie jest przewidziane, aby na 5 lat zamykać Bałtyk – samobójcami nie jesteśmy. Jedynie, co możemy zrobić, to czasowe wyłączenia i to jest dzisiaj rozważane. Oczywiście Akwakultura, jest kosmosem w Polskiej sytuacji,
w której aż połowa środków jest na nią przewidziane. Chcemy poprzesuwać środki, ale to mozolny proces. Propozycja jest już przygotowana, mam nadzieję, że szybko zapadną kierunkowe decyzje odnośnie poprzesuwania środków. Kolejna sprawa to, o czym mówił Pan Prezydent – droga S6 i S11. Dla nas to priorytet, jeśli chodzi o S11, jeśli chodzi
o dostępność do portów, rozumiem, że S6 też jest ważne. Musimy wypracować wspólne działania i stanowisko. Ja, jako Minister Gospodarki Morskiej nie akceptuję takiego stanowiska, że my ze sobą konkurujemy. Nie może być tak, żeby dwa polskie porty leżące
w obszarze jednego województwa konkurowały ze sobą. One muszą znaleźć elementy synergii, żeby mogły stanowić i oprzeć się konkurencji gdzie indziej, nie regionalnej. To jest to, do czego zmierzamy, jeśli chodzi o zespoły portów np. Szczecin-Świnoujście. Trzeba wyeliminować tą wewnętrzną konkurencję, która zabija. Ona niczym się nie kończy, tylko obniżaniem stawek portowych. We Władysławowie mamy kuriozalną sytuację. Musi być przyjęty model biznesowy. Chciałbym, żeby Państwa rozwiązania doprowadziły do wypracowania modelu biznesowego na przyszłość. Oczywiście – duży może więcej – dlatego powstaje koncepcja, aby te porty się łączyły, bo same nie będą stanowiły takiej przeciwwagi i możliwości pozyskania inwestorów i inwestycji. Darłowo, które jest portem typowo towarowym i Kołobrzeg, który jest portem pasażerskim, ale to są dyskusyjne sprawy. Nie będę naciskał na swoje rozwiązania. Trzeba stworzyć te programy, ponieważ jest ogromne zainteresowanie np. Chińczycy chcieliby wykupić wszystkie nasze porty. To mają być rozwiązania długofalowe, bo to prowadzi z kolei do długoterminowego finansowania. Banki światowe są żywo zainteresowane inwestowaniem w nasze porty, tylko nie mamy nic przygotowane, jeśli chodzi o małe porty, bo nie ma koncepcji rozwoju tych portów, jaką moglibyśmy zaprezentować instytucjom finansowym, które dysponują ogromnymi nadwyżkami finansowymi. Jeśli chodzi o dostępność do portów, to priorytet, czy jeśli chodzi o dostępność z morza, czy ze strony lądu. Ja ostatnio dowiedziałem się o sprzedaży bocznicy, tu nie ma dyskusji bocznica musi pozostać w jurysdykcji Państwa, czy instytucji związanej z władzą publiczną, nie może być elementem żadnych targów, więc dla mnie to jest sporawa niezwykle jasna. Dwa słowa o rybołówstwie – rozwiązania, które mają być przeprowadzone muszą iść w parze z bieżącą sytuacją. Mamy kryzys doradztwa naukowego. Wszystkie programy unijne wskazywały jednoznacznie, w 2007r., kiedy rozpoczął się program ochrony dorsza, miał się zakończyć podwojeniem, potrojeniem dorsza, a dały wzrost o 20%. Rozwiązania, które zostaną przyjęte przede wszystkim muszą chronić rybaków. Rybołówstwo nie zniknęło i nie zniknie, natomiast rybacy mogą zniknąć, dlatego tu muszą iść działania. To już tytułem pewnego wytłumaczenia na temat osi 4, niestety zamknięcie tego programu skutkowałoby całkowitym zamknięciem finansowania na osi 4, bo wtedy środki utraciliby wszyscy. Na tym etapie nie jesteśmy w stanie zablokować tego programu – niestety, aczkolwiek podejmujemy rozmowy z komisją Unii Europejskiej. Polska bandera, to ustawa o pracy na morskich statkach handlowych, która dopiero przeszła nowelizację, na tym etapie całkowicie zamknęła możliwość powrotów statków pod polską banderę, bo nawet zlikwidowano ten dodatek dewizowy, nie zrobimy tego – poprzechodzenia pod polską banderę, jeżeli nie ma beneficjenta polskiego biznesu. To musi się opłacać, ale
i pozostać w zgodzie z kodeksem pracy. Niezwykle trudny proces. Dzisiejsza ustawa nie daje żadnych szans statkom, bo to się nie opłaca. W obszarze produkcji nowych jednostek VAT przestaje funkcjonować. Ustawa stoczniowa jest szansą dla małych stoczni. Finansowo to wesprze stocznie. To też dotyczy, jeśli chodzi o kupowanie terenów portowych. Ale są porty, które chcą sprzedawać, więc jest ta polityka sprzeczna, nie ma jednego stanowiska. Wiec musi zostać zunifikowane to, jeśli chodzi o naszą koncepcje. Deklaruję wsparcie, jeśli oto chodzi, ale musi to być koncepcja, jak to ma wyglądać, w którą stronę będzie to zmierzać, jeśli chodzi o własność gruntów. Proszę, aby takie kwestie znalazły się również
w sejmiku. Dziękuję Państwu dziękuję za dyskusję i zaproszenie, przyjmuję zaproszenie do Darłowa.”

Z uwagi na brak chętnych na liście mówców, Przewodnicząca zamknęła dyskusję.

**Punkt 5 - Zamknięcie sesji.**

Przed zamknięciem sesji, Przewodnicząca poinformowała, że po sesji jest przewidziana konferencja prasowa z udziałem Pana Marka Gróbarczyka – Ministra Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Przewodnicząca zamknęła XVIII sesję Rady Miasta Kołobrzeg zwołaną na wniosek ¼ ustawowego składu Rady.

Sesja z przerwami trwała od godz. 10:00 do godz. 12:00.

**Osoba sporządzająca protokół Przewodnicząca Rady Miasta Kołobrzeg**

 **Danuta Nowak Wioletta Dymecka**