Oświadczenie złożone
przez senatora Adama Szejnfelda
w dniu 24 czerwca 2024 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Aby wykorzystać potencjał gospodarczy Elbląga oraz całego subregionu, należy doprowadzić do rozwoju portu morskiego w tym mieście. Warunkiem sine qua non realizacji tego celu jest budowa drogi wodnej łączącej port morski w Elblągu z morzem. Niezbędny jest pogłębiony tor wodny, którym statki przechodzące m.in. przez kanał na Mierzei Wiślanej będę wpływać do portu. Przekop mierzei bez realizacji inwestycji w postaci wspomnianej drogi wodnej nie ma żadnego sensu ekonomiczno-gospodarczego, stanowi tylko wątpliwą atrakcję turystyczną, tudzież przedsięwzięcie o charakterze czysto politycznym. Gdybyśmy nie dokończyli tej inwestycji, mielibyśmy do czynienia jedynie z aktem politycznego populizmu byłego rządu PiS i wyrzuceniem przez tenże rząd publicznych pieniędzy w błoto.

Budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną była inwestycją, która budziła i nadal budzi ogromne kontrowersje oraz emocje. Wokół niej narosło też mnóstwo mitów przeplatających się z faktami, zwłaszcza jeśli chodzi o gospodarczy charakter tej koncepcji i sposób jej realizacji. Wiadomo, że trudno myśleć o zwrocie nakładów finansowych na tę inwestycję, lecz minimalny sens w tym zakresie można jej nadać poprzez połączenie portu morskiego w Elblągu z morzem i wykorzystanie tego portu jako miejsca przeładunku małych statków, co odciążyłoby duże porty, w tym przypadku zwłaszcza port w Gdańsku. Podobnie dzieje się za granicą. Na przykład porty w Rotterdamie czy Antwerpii wywożą ok. 40% ładunków do portów współpracujących, fiderowych. Port w Elblągu, jeśli połączymy go skutecznie z morzem, może zatem stać się pierwszym portem fiderowym w Polsce.

By choć w minimalnym zakresie umożliwić transport morski poprzez kanał na Mierzei Wiślanej, konieczna jest budowa wspomnianej drogi wodnej. W ramach tej koncepcji zrealizowano do tej pory I etap inwestycji za kwotę 1 033 461 645 zł, II etap za kwotę 637 690 607 zł i III etap za kwotę 173 300 060 zł. Do realizacji pozostały IV etap inwestycji o wartości 113 768 408 zł oraz V etap o wartości ponad 33 000 000 zł. Niezależnie od tego zakupiono już w fińskiej stoczni Työvene Oy specjalistyczny statek, tj. pogłębiarkę URSA, o wartości 117 000 000 zł. Został on dostarczony do Polski w dniu 12 czerwca 2024 r.

Eksperci w zakresie infrastruktury oraz transportu morskiego uważają, że duże porty, by się rozwijać, wręcz potrzebują tych mniejszych. Dlatego powinniśmy podążyć śladami innych państw Europy i zwiększać skalę transportu wodnego oraz współpracę dużych portów z małymi. Trzeba bowiem podkreślić, iż pewien problem stanowią mniejsze jednostki zawijające obecnie do Gdańska. Jest to w sumie ok. 600 statków rocznie, a ich ładunek stanowi zaledwie 4% obrotu gdańskiego portu i generuje niespełna 1,5% zysków portu. Większość tych jednostek, zamiast blokować duży port w Gdańsku, mogłaby być obsłużona w porcie morskim w Elblągu. W tym celu należy jednak poczynić wspomniane inwestycje. Poza pogłębieniem i utrzymaniem toru wodnego niezbędna jest, co trzeba mocno podkreślić, budowa większej obrotnicy (minimum 160 m, a optymalnie 200 m). Potrzebne są także nowe nabrzeża, bazy i terminale portowe.

Chciałbym zatem zapytać o następujące kwestie.

1. Czy pan minister podziela pogląd, iż należy doprowadzić do gospodarczego wykorzystania portu morskiego w Elblągu?

2. Czy rząd popiera budowę drogi wodnej łączącej port morski w Elblągu z morzem?

3. Czy – a jeśli tak, to w jakich latach, z jakich środków i w jakiej skali – rząd zamierza wesprzeć finansowo omawiany projekt?

Z poważaniem
Adam Szejnfeld
senator RP