

Protokół nr X/15
z sesji Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle
odbytej w dniu 15 kwietnia 2015 roku

Sesja rozpoczęła się o godz. 16:15 trwała do 18:25.

Obrady prowadził Andrzej Kopeć, przewodniczący Rady Miasta.

Ad 1.

Otwarcia sesji dokonał przewodniczący Rady Miasta Andrzej Kopeć.

Stwierdzając kworum poinformował, że w obradach uczestniczy 17 radnych, a w związku z tym obrady są prawomocne.

W krótkim czasie od otwarcia na obrady przybyli kolejni radni. Łącznie obecnych było 22 radnych (*nieobecny radny Grzegorz Mateja*).

Lista obecności radnych w załączeniu do protokołu.

Prowadzący obrady przywitał wszystkich obecnych, tj. panią Prezydent Miasta i Zastępców Prezydenta Miasta, kierowników wydziałów Urzędu Miasta oraz gminnych jednostek organizacyjnych, przedstawicieli inwestorów, radnych, przedstawicieli prasy i radia oraz przybyłych na dzisiejszą sesję mieszkańców.

Poinformował, że dzisiejsza sesja została zwołana w celu przedstawienia radnym prezentacji dotyczącej zagospodarowania terenu portu rzecznoego w Kędzierzynie-Koźlu, przygotowaną przez inwestorów oraz prezesa zarządu Kędzierzyńsko-Kozielskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o.

Po stwierdzeniu, że nie ma uwag do porządku obrad, prowadzący obrady poinformował, że przystępuje do realizacji punktu 2.

Ad 2.

Prezentacja dotycząca zagospodarowania terenu portu rzecznoego w Kędzierzynie-Koźlu, przygotowana przez prezesa zarządu Kędzierzyńsko-Kozielskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. oraz przedstawicieli inwestora.

Sabina Nowosielska, prezydent miasta, tytułem wprowadzenia poinformowała, że koncepcja, z którą zapoznają się radni jest uwieńczeniem prowadzonych rozmów i negocjacji. Wdrożenie koncepcji ożywi port, co wpłynie korzystnie na rozwój miasta. Następnie przedstawiła zaproszonych na sesję przedstawicieli inwestorów:

- pana Mariusza Banaszuka, prezesa Warsaw Equity Management, który jest partnerem i właścicielem firmy Baltchem;
- pana Jarosława Żemło, prezesa zarządu spółki Baltchem w Szczecinie.

Dodała, że z firmą Baltchem wiele lat współpracowała w poprzednim miejscu pracy, tj. Zakładach Azotowych „Kędzierzyn”, które składowały i składową nadal w terminalu w Szczecinie nawozy. Współpracę i firmę Baltchem ocenia bardzo wysoko.

Następnie głos zabrał pan Mariusz Banaszuk. Podziękował za możliwość zaprezentowania Radzie Miasta i mieszkańcom projektu rozbudowy portu

w Kędzierzynie-Koźlu. Szczególnie podziękował pani Sabinie Nowosielskiej, prezydent miasta, i Wiesławowi Skwarko, prezesowi KKPP Sp. z o.o., za ogromne zaufanie w procesie rozmów i dyskusji na temat możliwości zagospodarowania portu.

W dalszej części radni zapoznali się z multimedialną prezentacją.

I część prezentacji zawierała informację na temat spółki Warsaw Equity Management i Baltchem S.A.

II część prezentacji, którą omówił pan Jarosław Żemło, przedstawiała założenia ogólne realizacji projektu, koncepcję rozwoju portu, w tym budowę terminala na masowe produkty płynne, terminala na kontenery i terminala na produkty sypkie (kruszywa, minerały, stal itp.) Łączne nakłady inwestycyjne: 300-420 milionów zł, termin realizacji: 5-8 lat (w zależności od warunków rynkowych). Harmonogram realizacji aktualnie jest bardzo ogólny i zależy od warunków umowy, a pierwszą rzeczą jest negocjacja umowy dzierżawy z opcją kupna terenów pod planowane inwestycje. Po zawarciu umowy dalsze działania będą związane z wystąpieniem i uzyskaniem warunków środowiskowych, wykonaniem analizy geologicznej i geotechnicznej. Kolejne etapy będą dotyczyły uzgodnień z właściwymi podmiotami zasad i harmonogramów dostarczania mediów, komunikacji kolejowej i drogowej itp., wykonanie projektu koncepcyjnego i budowlanego dla inwestycji, a następnie rozpoczęcia prac budowlanych.

Realizacja powyższych inwestycji zależy od zakończenia negocjacji umowy dzierżawy/zakupu terenów inwestycyjnych i uzyskania wymaganych zgód.

(prezentacja w wersji papierowej – dołączona do protokołu)

Andrzej Kopeć poprosił o informację na temat przewidywanej wielkości zatrudnienia na terenie portu.

Mariusz Banaszuk wyjaśnił, że liczba ta zależy nie tylko od samej infrastruktury, ale również od biznesów, które będą usytuowane na terenie portu i będą współpracowały pośrednio lub bezpośrednio. Jeżeli pierwszy terminal zostanie wybudowany, to będzie możliwość zatrudnienia 50 osób, a przy uruchomieniu kolejnych terminali szacuje, że zatrudnienie będzie podobne, czyli w sumie ok. 120-150 osób bezpośrednio zatrudnionych i zaangażowanych w działalność operacyjną. Jeżeli port stanie się takim centrum handlowym, to tych biznesów będzie więcej.

Ryszard Masalski zauważył, że prowadzenie portu ma być powierzone spółce Warsaw Equity Management. Zwrócił się z pytaniem, czy przewiduje się utworzenie wzmiankowanej spółki celowej, z kilkoma udziałowcami – w tym KKPP, który jako wkład własny mógłby wnieść aportem do spółki-córki grunty. Drugie pytanie dotyczyło struktury finansowania: środków własnych, kredytów i obligacji. Jaką wielkość będzie posiadał kapitał założycielski projektowanej spółki. Czy siedzibą tej spółki będzie Kędzierzyn-Koźle. Kolejne pytanie dotyczyło dat określających termin rozpoczęcia inwestycji (2016 r.) i termin rozpoczęcia działalności (2017 r.). Dodał, że takie daty zostały podane na sesji 15 października 2014 r. Poprosił o informacje, czy podane wówczas daty są realne. Czy znana są powody opóźnienia o dwa lata budowy

stopnia wodnego w Malczycach za Wrocławiem, od którego wybudowania zależy żeglowność Odry od Gliwic do Świnoujścia.

Mariusz Banaszuk odpowiadając na pytanie dot. struktury transakcji, polegającej na wydzierżawieniu, a potem zakupieniu przez inwestora terenu portu wyjaśnił, że w pierwszym etapie dzierżawa gruntu jest optymalna, natomiast w dalszym etapie nie wyklucza możliwości zamieniania zakupu na wniesienie terenu portu do spółki. Kwestia ta jest otwarta. Udzielając odpowiedzi na temat struktury finansowania inwestycji poinformował, że 35% kwoty będzie stanowić wkład własny, pozostałe środki to finansowanie bankowe. Co do siedziby spółki – kwestia ta nie była jeszcze rozważana. Jednocześnie dodał, że nie wyklucza zlokalizowania siedziby w Kędzierzynie-Koźlu. Wszystko zależy od przychylności władz lokalnych i mieszkańców w procesie uzyskania pozwoleń i budowy. Poinformował o planowanej rozbudowie sieci terminali paliw płynnych i założeniach dot. wykorzystania transportu drogowego i kolejowego na wypadek, gdyby Odra była nieżeglowna. Dodał, że na dzisiaj Odra jest żeglowna, pytanie jest tylko przez ile miesięcy w roku.

Andrzej Kopacki z radością i satysfakcją przyjął fakt pojawienia się tak poważnego inwestora w Kędzierzynie-Koźlu. Ma to istotne znaczenie dla miejscowego rynku pracy i ożywienia koniunktury gospodarczej w regionie. Zgodził się, że koncepcja wydzierżawienia terenu, a następnie jego sprzedaży inwestorowi jest słuszna, tym bardziej, gdy zainwestuje on spore środki. Zwrócił się z pytaniem, czy istnieją jakiegokolwiek przeszkody, problemy formalno-prawne, które uniemożliwiają sfinalizowanie umowy. Dodał, że ze strony samorządu miasta jest pełna życzliwość i zrozumienie. W jaki sposób władze mogą pomóc w pokonaniu problemów, kiedy zakłada się „wbicie łopaty” na terenie portu kozielskiego. Na zakończenie przypomniał, że zeszłoroczny rejs po Odrze wykazał, że ona jest żeglowna.

Jarosław Żemło poinformował, że na dzień dzisiejszy nie ma problemów formalnych, współpraca z władzami miasta i KKPP układa się bardzo dobrze. Na opóźnienia w projekcie mogą wpłynąć tylko przyczyny dotyczące uzyskania pozwoleń na budowę czy pozwoleń środowiskowych. Na dzień dzisiejszy nie można przewidzieć, jaki będzie czas uzyskania tych uzgodnień. Poinformował o już wykonanej pracy, np. zostały wykonane badania geologiczne, badania geotechniczne, zostały uzgodnione z PLK połączenia kolejowe, jest już zatwierdzona koncepcja przez PLK. Jest też już koncepcja drogi dojazdowej, stosownych uzgodnień na temat jej przebiegu, nośności i szerokości będzie trzeba dokonać z Urzędem Miasta. Ma nadzieję, że uda się to zrobić w jak najkrótszym czasie.

Andrzej Kopacki zwrócił się z pytaniem, czy jest to kwestia roku.

Mariusz Banaszuk poinformował, że z dotychczasowych doświadczeń z realizacji inwestycji w Szczecinie wynika, że zazwyczaj uzyskanie pozwoleń zajmuje około roku. Miłym zaskoczeniem będzie, jeżeli termin ten będzie krótszy. Dodał, że współpraca i klimat jest bardzo dobry. Okres budowy zbiornika o pojemności 5 tys. m³

to zazwyczaj 6 miesięcy. Jest szansa, aby w okresie 18 miesięcy od daty zawarcia umowy powstały pierwsze zbiorniki.

Halina Mińczuk poprosiła o informację, jak będą przebiegały drogi dojazdowe.

Artur Maruszczak, zastępca prezydenta miasta, poinformował, że główny dojazd będzie od strony ul. Kłodnickiej i ul. Elewatorowej. W projekcie w ramach subregionu jutro planowane jest podpisanie umowy na program funkcjonalno-użytkowy dla tej drogi. Zakłada, że w ciągu trzech miesięcy, jeżeli dojdzie do porozumienia, to w lipcu-sierpniu będzie można rozpisać przetarg na wykonanie tej drogi. Będzie to przebudowa istniejącej drogi.

Halina Mińczuk poinformowała o ograniczeniach z uwagi na pobliskie prywatne posesje.

Artur Maruszczak poinformował, że zdaje sobie z tego sprawę, jednak innej możliwości niż dojazd ulicą Elewatorową na dzień dzisiejszy nie ma.

Witold Rusak również z radością przyjął fakt pojawienia się inwestora. Poinformował, że jest bardzo zaskoczony, gdyż władarze zaczynają od tak dużego przedsięwzięcia. Zwrócił się z pytaniem dot. uwarunkowań biznesowych, czy była robiona analiza wrażliwości i studium wykonalności.

Jarosław Żemło poinformował, że takie analizy były zrobione. Decydując się na inwestycję w Kędzierzynie-Koźlu inwestor uważa, że jest to biznes opłacalny. Analiza uwzględnia konserwatywny scenariusz i pozytywny scenariusz.

Witold Rusak przypomniał, że jakiś czas temu był inwestor, który oferował technologię plazmową utylizacji odpadów, w szczególności odpadów niebezpiecznych. Realizatorzy do końca nie byli przekonani, czy ten biznes jest właściwy. W przypadku portu jest inaczej, inwestor jest przekonany o słuszności, co dobrze rokuje. Poprosił, aby co jakiś czas radni otrzymywali informacje o postępie prac.

Grzegorz Peczkis poprosił o informacje na temat innych – oprócz drogi dojazdowej – oczekiwań inwestora, które mogą obciążyć wydatkami gminę.

Jarosław Żemło, poinformował, że inwestor oczekuje doprowadzenia drogi do granicy działki. Wszystko w obrębie granicy działki będzie wykonywane na koszt inwestora. Poinformował na temat rozmów z PLK na temat udostępnienia infrastruktury kolejowej.

Grzegorz Peczkis zwrócił się z pytaniem na temat kosztów wykonania remontu drogi.

Artur Maruszczak, zastępca prezydenta miasta, poinformował, że gmina stara się, aby w większości wydatki były sfinansowane ze środków unijnych. Określenie kwoty

będzie możliwe wtedy, kiedy zostanie ustalony program funkcjonalno-użytkowy. Zastrzegł, że są to wstępne dane, gdyż nie są znane konkretne parametry, niemniej szacunkowa kwota to ok. 1-1,5 mln zł.

Grzegorz Peczkis zwrócił się z kolejnym pytaniem, czy jest możliwość podpisania umowy skonstruowanej w taki sposób, że jeżeli nie dojdzie do realizacji inwestycji, to przynajmniej częściowo odpowiedzialność finansowa przeszłaby na inwestora. Uzasadniając swoją propozycję podał przykład Pola Południowego, na którego uzbrojenie gmina wydała duże środki. Mimo nakładów finansowych nie zdołano pozyskać inwestora.

Andrzej Kopeć zauważył, że inwestycja ta jeszcze nie została zakończona i trwają prace związane z wykonaniem uzbrojenia Pola.

Artur Maruszczak potwierdził informację Andrzeja Kopcia oraz dodał, że większość środków na uzbrojenie Pola Południowego pochodziła ze środków unijnych i nie mogły być one przeznaczone na inne zadanie, lecz tylko na uzbrojenie terenów przemysłowych. Wyraził nadzieję, że środki te zostały dobrze wykorzystane i przyniosą konkretne efekty. Odpowiadając na pytanie dot. spisania umowy w sprawie ulicy Elewatorowej wyjaśnił, że zapewne taką umowę można by spisać, jednak niezależnie od tego czy innego inwestora, gmina i tak będzie musiała tę drogę zrewitalizować. Przypomniwał, że znajdują się tam jeszcze inne tereny, których wykorzystanie będzie możliwe dopiero po modernizacji tej drogi.

Mariusz Banaszuk podzielił się teoretycznymi założeniami w drugą stronę, tj. kiedy inwestor mógłby wystąpić o zwrot kosztów. Jednocześnie dodał, że zarówno w jedną i drugą stronę te założenia byłyby mocno nieracjonalne.

Grzegorz Peczkis poinformował, że koncepcja przedstawiona na dzisiejszej sesji jest bardzo interesująca, jednak w przeszłości radni byli informowani o wielu innych koncepcjach, które jednak nie zostały sfinalizowane. Zwrócił się z pytaniem do pani prezydent miasta, czy był brany pod uwagę drugi inwestor, który również był zainteresowany zagospodarowaniem portu.

Sabina Nowosielska poinformowała, że rozmowy prowadzone od grudnia odbywały się z dwoma inwestorami. Jednak najbardziej konkretną propozycję, z terminarzem i wizją, dał Baltchem. Drugi inwestor został poinformowany pisemnie, że jego koncepcja zagospodarowania tylko i wyłącznie jednego pirsu nie jest na chwilę obecną dla gminy atrakcyjna.

Grzegorz Peczkis zwrócił się z prośbą-pyaniem czy jest szansa, aby gmina nie realizowała zbyt dużych inwestycji zanim nie podpisze podstawowych umów wiążących z inwestorem.

Sabina Nowosielska poinformowała, że nie wyobraża sobie pracy w inny sposób, stąd zdziwiona jest takim pytaniem.

Andrzej Kopeć poinformował, że rozumie przesłanki, którymi kieruje się radny Grzegorz Peczkis. Jednocześnie podzielił się uwagą, że gmina też musi zaryzykować np. w przypadku zainwestowania w Pole Południowe czy rewitalizację ulicy Elewatorowej. Musi stworzyć warunki, aby zachęcić inwestora i zwiększyć swój potencjał w ich pozyskiwaniu. Dodał, że po wypowiedziach przedstawicieli inwestorów można wnioskować, że szansa na powodzenie projektu jest duża.

Sabina Nowosielska uzasadniła potrzebę wyremontowania drogi, aby stworzyć warunki inwestorowi. Zadeklarowała tak dobrać harmonogram, aby zgrać go z terminem inwestycji w porcie.

Adam Sadłowski z zadowoleniem przyjął fakt zainteresowania się terenem portu przez inwestora. Poparł potrzebę zrewitalizowania drogi, aby stworzyć warunki inwestorowi. Zgodził się z obawami radnej Haliny Mińczuk, że ciężki transport może stwarzać problemy mieszkańcom posesji położonych w biskim sąsiedztwie ulicy Elewatorowej. Zwrócił się z prośbą do zastępcy prezydenta miasta o podjęcie rozmów z przedstawicielami PKP w sprawie wiaduktu. Na zakończenie zwrócił się o udzielenie głosu kapitanowi Czesławowi Szarkowi z Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, aby przedstawił wizję portu prospołecznego. Chciałby poznać również opinię inwestora w tej kwestii.

Tomasz Scheller zapytał na temat możliwości współpracy obu inwestorów. Kolejne pytanie dotyczyło grup zawodowych, które mogłyby znaleźć prace w porcie. Jest to istotne na wypadek braku w mieście takich grup zawodowych, można by stworzyć odpowiednie kierunki kształcenia. Podzielił się obawą, że puszczanie tirów przez miasto spowoduje utrudnienia komunikacyjne na osiedlach.

Sabina Nowosielska odpowiadając na pytanie dot. możliwości podjęcia współpracy wyjaśniła, że jest to temat do uzgodnienia między inwestorami.

Jarosław Żemło poinformował, że kontakty z drugą firmą zostały nawiązane, jednak na dzień dzisiejszy to nie jest czas na prowadzenie konkretnych rozmów. Odpowiadając na pytanie dot. grup zawodowych poinformował, że firma oprócz pracowników biurowych (księgową, specjalistę ds. logistyki) zatrudnia dokerów, pracowników przeładunkowych, manewrowych, kolejowych itp. Dodał, że oprócz pracowników zatrudnionych na terminalu kontenerowym jest dodatkowo wiele towarzyszących różnych branż i firm, które będą świadczyły usługi.

Andrzej Kopacki zwrócił uwagę na proporcje ryzyka inwestorów i gminy. Inwestor dużo bardziej ryzykuje. Poprosił, aby podejść z ogromną dozą życzliwości i zrozumienia dla inwestorów.

Rafał Olejnik zwrócił się o informację, czy inwestor stara się o środki unijne.

Jarosław Żemło wyjaśnił, że przy założeniach kalkulacji ekonomicznych jest przyjęta wersja bardzo konserwatywna, czyli bez dotacji. Dodał, że jeżeli pojawią się realne szanse, to inwestor wystąpi o takie środki.

Rafał Olejnik dopytał, czy inwestor dopuszcza kapitał zagraniczny, a jeżeli tak, to w jakim procencie.

Mariusz Banaszuk wyjaśnił, że inwestor zagraniczny jest inwestorem kapitałowym pośrednim. Na dzisiaj wkład inwestora w fundusz kapitałowy wynosi 2/3. Spółka będzie spółką polską, w której polski fundusz zarządzany przez towarzystwo funduszy inwestycyjnych będzie inwestorem. Zadeklarował dokładne zaprezentowanie struktury kapitałowej tej inwestycji, jeżeli taka będzie chęć ze strony radnych.

Rafał Olejnik w kolejnym pytaniu interesował się zakresem inwestycji w ramach I etapu oraz kolejnych – czy będzie rozwijana tylko część „płynna”, czy będą rozwijane trzy równolegle.

Odpowiedzi udzielił Mariusz Banaszuk. Pierwszy etap to postawienie zbiorników na paliwa płynne. A w dalszej kolejności pozostałe dwa terminale, tj. kontenerowy i na towary sypkie. Omówił planowane zakresy, będą one zależały także od popytu.

Rafał Olejnik dopytał na temat dzierżawy portu, czy dzierżawa będzie dotyczyła całości portu, czy części.

Mariusz Banaszuk uzasadnił chęć dzierżawy całości portu od dnia zawarcia umowy.

Sabina Nowosielska potwierdziła, że zaczęły się wstępne rozmowy na temat warunków dzierżawy.

Rafał Olejnik zwrócił się z pytaniem, czy spółka przewiduje w koncepcji zagospodarowania części portu pod działalność rekreacyjną (mariny itp.) lub czy jest koncepcja wygospodarowania innego miejsca na taki cel.

Jarosław Żemło poinformował, że ze względów bezpieczeństwa taka koncepcja nie była brana pod uwagę. Dodał, że przy pierwszym etapie planowana jest stacja paliw dla barek, która będzie ogólnodostępna, tj. nie tylko dla barek. Stacja ta będzie zajmowała się również organizacją zaopatrzeniem na barki.

Kapitan Czesław Szarek z Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej poinformował o ścisłych wymogach bezpieczeństwa dla portu, który gromadzi niebezpieczne ładunki. W takich portach zabroniony jest ruch turystyczny. Jednocześnie wskazał na znakomite warunki nieopodal, przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry, do przygotowania miejsca na przystań turystyczną.

Rafał Olejnik w kolejnym pytaniu poruszył temat drogi – ma wrażenie, że powinna ona być znacząco przebudowana, a wręcz wybudowana od nowa. Nie ma wątpliwości,

że droga musi powstać. Podzielił się spostrzeżeniami na temat trudności spowodowanych przez ciężki transport samochodowy. Zaproponował rozważenie budowy docelowo innej drogi, w lepszym miejscu, która zaspokoi potrzeby właścicieli portu. Skrzyżowanie z ul. Elewatorową jest niebezpieczne już teraz, a przy ruchu samochodów o dużym tonażu będzie jeszcze gorzej. Zwracając się do pani prezydent poprosił również o informację, czy gmina jest przygotowana aby przyjąć docelowych pracowników portu (mieszkania).

Andrzej Kopeć podzielił się uwagą, że na część z tych pytań będzie możliwość udzielenia odpowiedzi na sesji roboczej. Poprosił o składanie pytań do inwestorów.

Artur Maruszczak, zastępca prezydenta miasta, poinformował, że na tym etapie, główny wariant obsługi komunikacyjnej portu to ulica Elewatorowa. Dodał, że jeżeli inwestor uszczegółowi dane, to będą rozważane konkretne rozwiązania techniczne. Odpowiadając na pytanie dot. zabezpieczenia mieszkań, wyraził nadzieję, że rynek mieszkaniowy będzie w stanie je zapewnić.

Grzegorz Peczkis zapytał o planowany termin skorzystania z prawa pierwokupu dzierzawionego terenu.

Mariusz Banaszuk wyjaśnił, że będzie to zależało od sytuacji na rynku. Potwierdził chęć wykupu gruntu.

Ponadto na temat perspektyw rozwojowych portu kozielskiego wypowiedział się kapitan Czesław Szarek. Natomiast Witold Rusak zasygnalizował o dyrektywach unijnych dot. wymagań dla portu z niebezpiecznym towarem.

Po stwierdzeniu, że nie ma więcej chętnych do zabrania głosu, przewodniczący Rady Miasta Andrzej Kopeć podziękował przedstawicielom inwestorów za przybycie i profesjonalną prezentację. Wyraził nadzieję, że warunki ekonomiczne w najbliższym czasie będą sprzyjające, co pozwoli na realizację optymistycznych założeń w biznesplanie. Zapewnił o poparciu Rady Miasta dla tej inwestycji.

Mariusz Banaszuk również podziękował za możliwość przedstawienia prezentacji, za życzliwość i przychylne przyjęcie. Zadeklarował, że po uzyskaniu niezbędnych zezwoleń inwestycja będzie sprawnie realizowana, aby nie zawieść pokładanych nadziei i zaufania.

Ad 3.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad – przewodniczący Rady Miasta Andrzej Kopeć zamknął X sesję Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle.

**Przewodniczący obrad
Andrzej Kopeć**