

Wiadomości

2017-02-01

Żegluga dopełnieniem sieci korytarzy transportowych



Rozmowa z Markiem Gróbarczykiem, ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

1. Panie ministrze, żegluga śródlądowa zyskała w rządzie Prawa i Sprawiedliwości rangę priorytetu. Dlaczego jest taka istotna?

W wyniku wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych polska żegluga śródlądowa praktycznie zanikła. Nie istnieje w systemie transportowym kraju. Nie jest to normalna sytuacja, biorąc pod uwagę bardzo korzystny układ największych rzek w naszym kraju. Chcemy wypełnić lukę w tym systemie i uzupełnić go o transport wodny śródlądowy.

Trzeba podkreślić, że rozwój żeglugi śródlądowej przyczyni się do wypełnienia zobowiązań unijnej strategii transportowej - z tzw. "Białej Księgi Transportu". Zgodnie z nią do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ponadto zgodnie z tą strategią porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu powinny mieć połączenie ze swoim zapleczem poprzez transport śródlądowy. Tak jak mają je inne główne porty europejskie.

Więcej towarów transportowanych rzekami to nie tylko korzyści dla biznesu. Warto przypominać, że rozwój śródlądowych dróg wodnych znacząco zmniejszy na Odrze i Wiśle ryzyko powodzi, a wielu ekspertów twierdzi, że ten problem praktycznie zniknie. Budowa stopni wodnych przyczyni się do większego bezpieczeństwa energetycznego i znacznie poprawi gospodarowanie wodami poprzez większą retencję - wszyscy pamiętamy ryzyko blackoutu i straty w rolnictwie związane z suszą w roku 2015. Zagospodarowana rzeka ponownie stanie się atrakcyjna dla mieszkańców: będzie dla nich miejscem wypoczynku i miejscem działalności gospodarczej. Chcemy żeby miasta również zwróciły się w kierunku rzeki widząc w niej potencjał gospodarczy. Tylko poprzez działania kompleksowe w tym obszarze wzrośnie konkurencyjność Polski i jej regionów, zwłaszcza tych, przez które przepływają Odra i Wisła. Wszystkie te aspekty opisaliśmy w projekcie strategii żeglugi śródlądowej, który został włączony do Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju. Strategia ma poparcie środowisk biznesowych i władz samorządowych regionalnych i lokalnych, które dostrzegają korzyści gospodarcze i społeczne rozwoju żeglugi śródlądowej.

2. Kończy się proces ratyfikacji umowy AGN (Europejskiego Porozumienia o Głównych Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia), które nakłada na Polskę duże zobowiązania w zakresie modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Jaki jest plan działań resortu?

Jesteśmy w przededniu przystąpienia Polski do AGN, co było jedną z moich pierwszych zapowiedzi po utworzeniu ministerstwa. Cele tej konwencji - międzynarodowa klasa żeglowności naszych głównych dróg wodnych - to ambitna wizja. W tym roku zaczynamy jej realizację.

Podjęliśmy już konkretne działania, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę na istniejących drogach wodnych. Do 2018 r. planujemy likwidację miejsc najbardziej ograniczających żeglugę Kanałem Gliwickim i Odrą do Wrocławia. Tym samym uruchomimy regularny transport węgla żeglugą śródlądową z portu w Gliwicach do Elektrowni Opole. W elektrowni wzrośnie zapotrzebowanie na ten surowiec po oddaniu nowych bloków energetycznych. Zamierzamy zrealizować planowane i uruchamiane już teraz projekty współfinansowane ze środków unijnych i środków Banku Światowego. Te inwestycje już do roku 2020 powinny znacząco poprawić warunki żeglugowe na Odrze od Wrocławia do Szczecina.

Równolegle będą powstawać projekty dostosowujące drogi wodne ujęte w porozumieniu AGN do co najmniej IV klasy żeglowności.

Skupiamy się na Odrzańskiej Drodze Wodnej oraz na Wiśle od Warszawy do Gdańska. Ich przystosowanie do międzynarodowych parametrów wiąże się z koniecznością budowy stopni wodnych. Na Odrze w pierwszej kolejności dokończymy budowę stopnia wodnego w Malczycach oraz rozpoczniemy realizację dwóch kolejnych - w Lubiążu i Ścinawie. Na Wiśle niezbędne jest wybudowanie stopnia wodnego poniżej Włocławka i kolejnych stopni wodnych w dalszym biegu. Jesteśmy zdeterminowani chociaż zdajemy sobie sprawę, że te inwestycje wymagają skomplikowanych prac projektowych, licznych uzgodnień, ocen środowiskowych.

3. Te inwestycje będą bardzo kosztowne, liczone w dziesiątkach miliardów złotych. Skąd pieniądze?

Owszem, to są kapitałochłonne inwestycje, jednak korzyści będą niewspółmiernie większe. Rozpoczynamy starania o wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej i Wisły do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Podstawowym warunkiem jest doprowadzenie tych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. Taki zobowiązanie podejmujemy poprzez ratyfikowanie AGN. Ratyfikacja udostępni nam fundusze europejskie przeznaczone w szczególności na korytarz bazowy Bałtyk-Adriatyk, który obecnie nie obejmuje śródlądowych dróg wodnych.

Wśród potencjalnych źródeł finansowania będzie chociażby Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych, czyli tzw. Plan Junckera.

Zamierzamy także utworzyć fundusz rozwoju śródlądowych dróg wodnych, który ma funkcjonować na wzór Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego. Rozmawiamy również z biznesem. Zarówno spółki Skarbu Państwa (szczególnie sektor energetyczny), jak i biznes prywatny zaczynają na serio rozważać inwestycje w infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie transportowe rzek. Porty morskie - w szczególności Szczecin-Świnoujście - analizują korzyści z rozwoju żeglugi śródlądowej. Trudno się dziwić, większość tego co płynie Odrą i Wisłą trafia na Bałtyk przez porty, więc to one będą głównymi beneficjentami transportu śródlądowego. Dlatego zachęcamy porty, żeby poważnie zaczęły traktować "rzekę w porcie".

4. Widzi pan pole współpracy z państwami Grupy Wyszehradzkiej (V4) w kontekście ambitnych planów rozwoju żeglugi śródlądowej?

Widzę, dlatego właśnie w ramach Polskiej Prezydencji V4 zorganizowaliśmy konferencję poświęconą znaczeniu i perspektywom rozwoju żeglugi śródlądowej na Starym Kontynencie. Efektem spotkania jest między innymi podpisane dziś memorandum o współpracy w tym obszarze. Chcemy, aby tematyka rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce była obszarem wpisanym w dialog z krajami Grupy V4. Wspomniane plany wpisania do sieci TEN-T Odrzańskiej Drogi Wodnej bezpośrednio dotyczą również Republiki Czeskiej, stąd nasza współpraca tym obszarze.

Współpracę między Polską, a Czechami i Słowacją w związku z rozwojem śródlądowych dróg wodnych zintensyfikowaliśmy już w poprzednim roku. Czesi prowadzą analizy dotyczące uruchomienia połączenia Dunaj - Odra - Łaba. Przygotowują studium wykonalności na zlecenie Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej. Co więcej, realizowane prace obejmują również wstępne analizy odcinka po stronie polskiej od granicy państwa do miejscowości Koźla. Współpraca z Republiką Czeską jest więc dla nas czymś naturalnym i nieodzownym.

Z kolei na doświadczenia krajów naddunajskich spoglądamy mając na uwadze procesy planowania i realizacji inwestycji, ale także w kontekście funkcjonowania Komisji Dunajskiej. Ta organizacja wyznacza program działań dla Dunaju, określa m.in. kwalifikacje jakie powinny spełniać statki i załogi poruszające się po tej drodze wodnej. Na wzór Komisji Dunajskiej chcemy powołać międzynarodową komisję ds. Odry. Zacieśnienie współpracy pozwoli więc nam czerpać z doświadczeń państw Grupy V4. Dla Polski w budowie, utrzymaniu i wykorzystaniu dróg wodnych będzie to doświadczenie niezwykle przydatne.

5. Komisja Europejska podziela polski entuzjazm i ambitne plany odbudowy śródlądowych dróg wodnych?

Współpraca ze służbami Komisji jest dla nas kluczowa. Rozwój śródlądowych dróg wodnych jest zależny od spełnienia wymagań środowiskowych. To będą skomplikowane procesy i zdajemy sobie sprawę z tego, że bez pełnej współpracy z Komisją przy wypełnianiu unijnych norm, nie będzie zgody na realizację inwestycji.

Przypomnę raz jeszcze, że Unia Europejska jednoznacznie określiła wizję rozwoju transportu do roku 2050 - chodzi o wspomnianą Białą Księgę. Komisja Europejska preferuje w swojej strategii zrównoważony transport. Komisarze bardzo wyraźnie potwierdzali taką linię w trakcie negocjacji programów wsparcia w poprzedniej i obecnej perspektywie finansowej. Komisja wręcz zwracała Polsce uwagę, że poza sektorem drogowym zbyt słabo rozwija inne gałęzie transportu. Aktualnie tempa nabrały prace nad realizacją strategii niskoemisyjnej, której jednym z komponentów jest rozwój żeglugi śródlądowej. Na poziomie Komisji trwają też prace nad spójnymi standardami żeglugi, które mają obowiązywać państwa członkowskie od roku 2030. Komisja Europejska jest więc naszym sprzymierzeńcem.

Źródło informacji: Centrum Prasowe PAP (op.pb)

Źródło: <http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/zegluga-dopelnieniem-sieci-korytarzy-transportowych>