



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

BM.WPR.070.43.2019.AS

Warszawa, dnia 31 maja 2019 r.

**Pan
Andrzej Zygmunt Samerek**

na wstępie pragnę podziękować za przesłane w liście z dnia 28 kwietnia 2019 r. uwagi dot. doświadczeń z pracy na statkach żeglugi śródlądowej oraz słuszne spostrzeżenia nt. stanu żeglugi śródlądowej w Polsce i szkolnictwa branżowego. Dziękuję również za przekazanie biuletynu „Prosto z pokładu - Wydanie nadzwyczajne z okazji 70-lecia założenia zespołu szkół żeglugi śródlądowej we Wrocławiu”.

Zgadając się z przedstawionymi w Pana liście тезami pragnę podkreślić, że od kilku dziesięcioleci w Polsce, w wyniku zaniedbań kolejnych rządów maleje łączna długość śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu gospodarczym. W latach 1960-2016 zmniejszyła się ona o ponad 23% – z 4756 kilometrów do 3655 kilometrów z czego wymagania klas IV i V stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym spełnia obecnie w Polsce około 6% ich długości. Niedostateczne zagospodarowanie dróg żeglownych w Polsce, zarówno pod względem charakteru jaki i parametrów żeglugowych wpływa na specyfikę żeglugi śródlądowej i powoduje, że odgrywa ona marginalną rolę w polskim systemie transportowym. Sytuacja ta jest wynikiem wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych w infrastrukturę rzeczną.

W tym miejscu należy przypomnieć, że prowadzona przez władze PO-PSL polityka, której celem było zapewnienie jedynie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, z całkowitym pominięciem funkcji transportowej dróg wodnych doprowadziła do obecnego stanu rzeczy. Tym samym zaniechano starań mających na celu pozyskanie środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne w zakresie żeglugi śródlądowej ze środków europejskich, a także nie skorzystano z możliwości wpisania śródlądowych dróg wodnych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), która jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W efekcie zamknęto to drogę na pozyskanie dodatkowych środków finansowych w znacznej wysokości na ww. inwestycje z takich programów pomocowych jak CEF, tj. Connecting Europe Facility – Instrument “Łącząc Europę”.

Brak odpowiednich i stabilnych warunków nawigacyjnych sprawił, że podmioty działające w branży sektora transportu wodnego śródlądowego w większości świadczą swoje usługi na europejskich drogach wodnych. Jednocześnie podmioty działające na krajowym rynku żeglugi śródlądowej nie posiadają odpowiedniej kondycji finansowej umożliwiającej inwestycję w posiadaną flotę żeglugi śródlądowej.

Wieloletnie zaniedbania w obszarze utrzymania szlaków wodnych śródlądowych i związana z tym niska rentowność prowadzonej działalności gospodarczej sprawił, że większa część floty żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana i wymaga odtworzenia. Jej wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania, a dalsza eksploatacja możliwa jest jedynie dzięki stałej modernizacji. Według danych za 2017 r. większość

wykorzystywanych pchaczy (72,7%), niemal połowa barek do pchania (47,9%) oraz wszystkie barki z własnym napędem zostały wyprodukowane w latach 1949-1979.

Nowa polityka obecnego rządu wobec sektora żeglugi śródlądowej spowodowała, że rozwój śródlądowych dróg wodnych i reaktywacja idei gospodarczego wykorzystania rzek przy zachowaniu ich przyrodniczych walorów znalazły swoje odzwierciedlenie w strategicznych planach i projektach. Świadczą o tym przede wszystkim uchwalone w lipcu 2015 roku *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030*, ratyfikowane w marcu 2017 roku *Porozumienie AGN*, przyjęta w styczniu 2017 roku *Strategia na Odpowiedzialnego Rozwoju* oraz aktualizowana w roku 2018 *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu*.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, po latach zaniedbań i niemal całkowitym pominięciu kwestii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce w planach inwestycyjnych, które pozwalałyby rozwijać ww. drogi w klasach międzynarodowych, przystąpiło do odbudowy sektora żeglugi śródlądowej sukcesywnie realizując plany przyjęte przez Rząd RP.

Jednym z podstawowych działań jest przygotowanie dokumentów strategicznych rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. W tym zakresie prowadzone są prace nad przygotowaniem Programu rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programu rozwoju Drogi Wodnej rzeki Wisły.

Program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej

Aktualnie trwają prace analityczne, których wyniki będą stanowiły wkład do projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Prace - przy wsparciu zewnętrznych kontrahentów oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wodny Polskie - prowadzone są przez Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej działające przy Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz przez firmę konsultingową EY.

Zakończenie ostatnich analiz cząstkowych planowane jest w I kw. 2020 r. W okresie II kw. 2020 r. – IV kw. 2020 r. zakłada się przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Natomiast zakończenie prac i przygotowanie ostatecznej wersji Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej wraz z prognozą oddziaływania na środowisko planuje się w I kw. 2021 r.

Program rozwoju drogi wodnej rzeki Wisły

W zakresie działań dotyczących drogi wodnej dolnej Wisły podkreślenia wymaga, iż w lipcu 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. podpisał umowę na „Wykonanie studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”, którego kompleksowe wyniki poznamy w I kwartale 2020 r. Opracowanie będzie stanowiło podstawę do przygotowania Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Równolegle do planów modernizacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym, resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej podjął starania ukierunkowane na reaktywację szkolnictwa branżowego, w tym m.in. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Działania te wpisują się w szerszą długofalową koncepcję rozwoju szkolnictwa branżowego oraz żeglugi śródlądowej i transportu intermodalnego w Polsce. Pierwsi absolwenci szkoły opuszczą jej mury w czerwcu 2022 r., a do tego czasu


budowa stopni i nowych torów wodnych będzie sukcesywnie rozwijana, aby dostosować ją do standardów wynikających z porozumień międzynarodowych.

Pragnę również zwrócić uwagę, że Technikum Żeglugi Śródlądowej, nie jest jedyną szkołą kształcąca przyszłe kadry dla żeglugi śródlądowej. Zespół Szkół w Nakle nad Notecią oraz Zespołu Szkół w Kędzierzynie-Koźlu to placówki, które mają ponad siedemdziesięcioletnie doświadczenie w prowadzeniu kształcenia zawodowego młodzieży i dorosłych w takim samym obszarze jak Technikum we Wrocławiu.

Powrót do idei gospodarczej aktywizacji rzek przyczynił się do wzrostu liczby oddziałów szkolnych (klas) o profilu zawodowym związanym z branżą żeglugi śródlądowej w szkołach zawodowych oraz wzrostu liczby uczelni wyższych oferujących kierunki i programy kształcenia związane z żeglugą śródlądową.

Reasumując powyższe, rozwój transportu wodnego śródlądowej w oparciu o ww. dokumenty planistyczne, oraz rozwój szkolnictwa branżowego powinien pozytywnie wpłynąć na rozwój całej branży żeglugi śródlądowej. Rosnący udział tej gałęzi transportu w całym systemie transportu, a także konieczność modernizacji obecnej floty statków żeglugi śródlądowej związana z wymogami rynku i rosnącą konkurencją, pozytywnie wpłynie na dalszy rozwój przemysłu stoczniowego i powiązanych z nim przemysłów komplementarnych.

Z poważaniem



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk