



W czwartek, 11 grudnia 2014 r., w gmachu głównym Sejmu RP w Warszawie, odbyła się "Konferencja dla przedsiębiorców i samorządowców związanych z żeglugą i transportem śródlądowym".

Spotkanie organizowane z inicjatywy Posła dr. Piora Baucia, członka Zespołu Parlamentarnego Polska - Kraje Partnerstwa Wschodniego, przy udziale firmy konsultingowej Herman und Doland Sp. z o.o. z Gdyni, poświęcone było możliwościom utworzenia klastra gospodarki wodnej i udrożnienia dróg wodnych, a szczególnie Wisły.

Andrzej Dolniak, pełnomocnik zarządu Herman und Doland, przekazał, że konferencja w Sejmie poświęcona była przede wszystkim idei powołania do życia klastra gospodarki wodnej, skupiającego przedsiębiorstwa zainteresowane działalnością żeglugową, turystyczną, hydrotechniczną i inną na Wiśle oraz samorządy województw i gmin nadwiślańskich.

W spotkaniu uczestniczyli m.in. armatorzy rzecznych statków towarowych i wycieczkowych z Bydgoszczy, Torunia i Warszawy, operatorzy marin, a nawet firma prowadząca kawiarnię na barce. Obecny był także Przemysław Dac z Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Do klastra można by włączyć istniejący od ubiegłego roku, ale niewykazujący większej aktywności, Pomorski Klaster Rieczny. Jego funkcjonowanie mieliby wspierać należący do niego posłowie i senatorowie.

Uczestniczący w konferencji poseł Piotr Bauć z Zespołu Parlamentarnego Polska - Kraje Partnerstwa Wschodniego zadeklarował, że zwróci się do niektórych posłów i senatorów, aby zaangażowali się w działalność klastra. Poseł ma zwrócić się również do Bronisława Komorowskiego, prezydenta RP, o spotkanie, na którym przedstawione zostaną idea funkcjonowania klastra i prośba o objęcie go patronatem.

Czesław Błocki, właściciel firmy Trans-Wod, i inni armatorzy biorący udział w spotkaniu wskazywali na bariery ograniczające żeglugę na Wiśle. Rzeka jest drożna tylko na krótkich odcinkach. Powoduje to duże trudności w transportowaniu statkami ładunków na dłuższych dystansach. Brakuje portów i przystani służących obsłudze statków. W rezultacie na terenach przylegających Wisły nie ma możliwości dokonywania rozładunków.

Chodzi tu szczególnie o ładunki wielkogabarytowe i ciężkie, jakie głównie przewozi się rzekami i kanałami. Poważny problem w żegludze towarowej stanowi niedostatek ładunków zwrotnych, pozwalających na racjonalne i ekonomiczne wykorzystywanie taboru pływającego.

Dolniak przekazał, że podczas spotkania mówiono o realnych możliwościach przywrócenia Wiśle roli drogi wodnej, choć obecnie priorytet rządowy stanowi odrzańska droga wodna. Będzie to proces wymagający czasu i dużych nakładów. Stąd powinien on przebiegać etapami. Najważniejsze jest to, co można zrobić już dzisiaj. Na razie najwyższe klasy żeglowności (III i V) mają dolny odcinek Wisły, od Tczewa do ujścia Przekopu Wisły do Zatoki Gdańskiej. i Martwa Wisła, od Przegaliny do portu gdańskiego.

Dlatego też regularną żeglugę należy uruchomić najpierw na tych odcinkach rzeki. W Tczewie można by zbudować port rzeczny i przeładowywać w nim przede wszystkim kontenery, których coraz więcej przeładowuje się w terminalach kontenerowych - mówi Czesław Błocki, właściciel firmy Trans-Wod. Dzięki temu ułatwiono by wywóz towarów obsługiwanych w gdańskich terminalach portowych, które obecnie transportuje się tylko pociągami i samochodami.

Odciążyłoby to też drogi i linie kolejowe, co jest istotne ze względu na ochronę środowiska. Potem można rewitalizować kolejne odcinki Wisły oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40, łączącej rzekami (w tym Wisłą) i kanałami Bałtyk z Morzem Czarnym.

Umowa stowarzyszeniowa dotycząca klastra ma być podpisana w styczniu przyszłego roku.

[Retransmisja "Konferencji dla przedsiębiorców i samorządowców związanych z żegluga i transportem śródlądowym"](#)

Źródło: dziennikbaaltycki.pl