



- Temat żeglugi śródlądowej musi być podjęty w trybie przyspieszonym! - twierdzi **minister Marek Gróbarczyk**, szef nowo powstałego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Przed posłami z komisji sejmowej złożył sprawozdanie z podjętych już dotąd prac i planów na najbliższą przyszłość.

Stworzyć stałą żeglugę rzeczną w cztery lata - taki cel stawia sobie minister. Posłów zapewnił, że jeszcze w ciągu trzech najbliższych miesięcy urzędnicy resortu przygotują strategię rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Bliższe poznanie zamiarów ministerstwa w tej dziedzinie posłów jednak nie zainteresowała. W tym gronie byli także reprezentanci Pomorza. Godzinna dyskusja skoncentrowana była wokół innych tematów: planów rządu wobec polskich stoczni i portów, a także kwestii przekopu przez Mierzeję Wiślaną.

Temat żeglowności szlaków wodnych poruszyli dopiero goście zaproszeni na posiedzenie komisji. - Nie da się rozdzielić gospodarki morskiej od kwestii żeglugi - podkreślił Rafał Zahorski z Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego. - Jeszcze do końca lat sześćdziesiątych można było pływać barkami ze Szczecina aż do Gdańska. To w tej chwili jest niemożliwe. Żegluga śródlądowa w tej chwili nie istnieje.

- Z dużą satysfakcją przyjmujemy to, że ministerstwo zaczyna działać - stwierdził z kolei Jan Popończyk ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych. - U nas obserwujemy zapaść żeglugi śródlądowej, podczas gdy Białorusini do Brześcia doprowadzili już kanał, którym mogą pływać barki o ładowności 2 tys. ton. Podobnie jest po zachodniej stronie granicy. Polska jest jak

czarna dziura.

Zdaniem Popończyka, resort powinien zwrócić uwagę na lukę w dotychczasowych projektach szlaków wodnych. Chodzi o odcinek Wisły od Dębłina w górę rzeki przez Kraków aż do Kanału Śląskiego.

Jak przekonywał, rozwój tego odcinka pozwoli na przejęcie transportu ze Wschodu. Popończyk zwrócił także uwagę na problem kadr żeglugi śródlądowej.

Dziś absolwenci jedynych dwóch szkół kształcących w tym kierunku wyjeżdżają do pracy u armatorów zachodnich. Tymczasem proces kształcenia kapitana to minimum cztery, pięć lat.

- Jeżeli w tej chwili nie zacznie się tworzyć podwalin pod system praktycznego kształcenia przyszłych kadr, to ten problem za kilka lat uderzy z całą siłą - mówił Popończyk.

W odpowiedzi na głosy z sali minister Górbarczyk podkreślił, że pierwszorzędnym celem w zakresie żeglugi śródlądowej jest ratyfikowanie międzynarodowej konwencji AGN. Zaznaczył równocześnie, że większość planowanych do tej pory inwestycji w zakresie użeglowienia szlaków dotyczyła dostosowania ich do wymogów tylko kategorii III. Teraz ministerstwo chce "przeprogramować" projekty, tak by można było śródlądowe drogi wodne zaklasyfikować do IV kategorii.

- Potrzebna jest rewolucja - twierdzi minister Grórbarczyk. - Zastaliśmy żeglugę śródlądową w stanie całkowitej zapaści. Dotychczas całą tą kwestią zajmowało się pięć osób w ramach jednego z departamentów w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Nie wspominając o urzędach żeglugi śródlądowej, które są w fatalnym stanie. Sukcesywnie będziemy tworzyć na ich podwalinie strukturę odpowiadającą mniej więcej urzędowi morskemu. To wymaga nakładu środków finansowych oraz wysiłku organizacyjnego.

Grórbarczyk podkreślił, że strategia rozwoju wodnych szlaków śródlądowych, jaka ma powstać w ciągu trzech najbliższych miesięcy, będzie przygotowywana wspólnie ze środowiskiem branżowym.

PLANY MINISTRA

Wpisany przez Zbyszek

wtorek, 15 grudnia 2015 20:25 - Poprawiony środa, 16 grudnia 2015 08:22

- W ciągu czterech lat uda się z pewnością uruchomić szlak wodny na Odrze. Wisła znajduje się w fatalnej kondycji, już nie mówiąc o drodze E 40, która wymaga diametralnej rewitalizacji - stwierdził minister

Jednocześnie szef resortu zdawał się pozbawiać złudzeń, że w przeciągu tej kadencji ruszy transport wodny Wisłą.

Przekonywał jednocześnie, że z rozwoju szlaku wiślanego nie zamierza rezygnować. Na tym, jak i na kolejnych rządach, wymuszać to będzie - jak podkreślił - ratyfikacja konwencji AGN.

źródło:dziennikbałtycki.pl