



Na przełomie lutego i marca powinien być gotowy projekt ustawy o odbudowie przemysłu stocznioowego - mówi minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk. Ustawa ma być częścią rządowego programu odbudowy przemysłu stocznioowego - dodaje.

- **Jednym z priorytetów** ministerstwa gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej jest odbudowa przemysłu stocznioowego; w jaki sposób resort planuje to zrobić?

Marek Gróbarczyk: Chcemy w tym obszarze wprowadzić m.in. przyjazne rozwiązania podatkowe, kredyty, gwarancje bankowe. Obecnie prowadzimy analizy, dlatego jest jeszcze za wcześnie, żeby mówić o konkretnych rozwiązaniach. Cały obszar przemysłu okrętowego musi być objęty specjalną osłoną.

Dla nas najważniejszym celem jest powrót budowy statków do polskich stocznii, czy to na wschodnim, czy na zachodnim wybrzeżu, czy w lokalnych stoczniach, czy stoczniach rzecznych

- **Ale wyniki polskich stocznii** są całkiem niezłe - czy rzeczywiście potrzebne są nowe rozwiązania?

- **A dlaczego mamy syndyka** upadłościowego w stocznii marynarki wojennej, dlaczego mamy puste doki w stocznii szczecińskiej? My potrzebujemy strategii dla całego przemysłu stocznioowego. Chodzi o to, by tam, gdzie mamy funkcjonujące stocznie, budowane były statki. Tego obecnie nie ma.

- **Kiedy będzie gotowa** strategia dotycząca żeglugi śródlądowej?

- **Za trzy miesiące będziemy** mieli gotową strategię rozwoju dróg śródlądowych, która stanie się podstawą dalszych konkretnych działań.

Na pewno w perspektywie czterech lat chcemy przywrócić na Odrze IV klasę żeglowności. Niewątpliwie Odra wydaje się łatwiejszą rzeką, niż Wisła - w tym sensie, że prawie na całej długości posiada co najmniej III klasę żeglowności.

Priorytetem dla nas w kontekście żeglugi śródlądowej jest ratyfikacja konwencji AGN

Wpisany przez Zbyszek

niedziela, 27 grudnia 2015 12:12 - Poprawiony niedziela, 27 grudnia 2015 12:18

(podpisane w 1996 r. w Genewie porozumienie dot. głównych śródlądowych szlaków wodnych o znaczeniu międzynarodowym - przyp. red.). Oczywiście decyzje w sprawie ratyfikacji podejmuje MSZ, ale prowadzimy w tej sprawie rozmowy tak, by w przyszłym roku została ona ratyfikowana.

- **Na jakim etapie** jest projekt budowy Mierzei Wiślanej?

- **Obecnie projekt** znajduje się w uzgodnieniach w Komisji Środowiska Unii Europejskiej. W najbliższym czasie ma być gotowa i wysłana do Brukseli odpowiedź na pytania i zarzuty kierowane ze strony Komisji dotyczące ochrony środowiska.

- **Ile będzie kosztowała** budowa Mierzei Wiślanej?

- **Koszt budowy** zamkną się po ostatnich szacunkach w kwocie ok. 800 mln zł.

- **Jakie plany ma resort** wobec Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej?

- **Cel jest bardzo prosty** - zbudowanie państwowego organizmu Grupy Promowej, która pozwoli na odparcie drapieżnej konkurencji przede wszystkim z krajów zachodnich na Morzu Bałtyckim.

- **Kiedy miałyby** powstać Grupa Promowa?

- **W najbliższym roku** musi powstać Polska Grupa Promowa.

- **W ciągu trzech miesięcy** ma zostać przygotowana strategia dla rybołówstwa - jakie będą jej najważniejsze założenia?

- **Chcemy przeformatować** kształt rybołówstwa bałtyckiego. Podstawą - taki jest nasz cel - rybołówstwa bałtyckiego powinna być flota na małą skalę, drobne rybołówstwo, typowo rodzinne, dające dużo miejsc pracy. Takie rybołówstwo jest dopasowane do charakteru naszego wybrzeża, bowiem jest to rybołówstwo tradycyjne, będące dodatkiem do turystyki. Nie jesteśmy zwolennikami koncepcji wpychania rybaków w połowy paszowe, połowy niekonsumpcyjne i promowania tego typu rybołówstwa, które działa na szkodę drobnych rybaków.

Będziemy forsować czasowe wyłącznie połowowe, w zamian przygotowujemy dla rybaków programy osłonowe.

Polska obecnie przewodniczy BaltFish, czyli regionalnej organizacji ds. rybołówstwa, mamy więc nadzieję przekonać inne kraje do naszych koncepcji, bo nie ma sensu żeby tylko Polska ją stosowała, a inne kraje morza Bałtyckiego nie.

Fragmenty wywiadu dla Money.pl