



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Środowiska (60.)
w dniu 15 października 2013 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Sytuacja żeglugi śródlądowej Polsce oraz warunki i możliwości jej rozwoju.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodnicząca Jadwiga Rotnicka oraz zastępca przewodniczącej Stanisław Gorczyca)

Przewodniczący Jadwiga Rotnicka:

Szanowni Państwo!

Otwieram posiedzenie seminaryjne Komisji Środowiska.

Zgromadziło ono bardzo wiele osób, głównie spoza grona parlamentarzystów, bowiem jest to strona bardzo zainteresowana problematyką, jaka dzisiaj będzie omawiana. Nie ukrywam, że inicjatorem dyskusji na ten temat jest prezes Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój”, pan Krzysztof Zaręba, i że to dzięki jego inspiracji zebraliśmy tu dzisiaj tak duże grono osób. Problematyką tą interesuje się również Parlamentarny Zespół do spraw Dróg Wodnych i Turystyki Wodnej, którego działalność została już nieco zaakcentowana, jeśli chodzi o żeglugę śródlądową.

Na dzisiejszym spotkaniu komisji mam zaszczyt powitać... Witam wszystkich państwa bardzo ciepło – i tych w mundurach, i tych nie w mundurach. Witam naszych dzisiejszych prelegentów. Szczególnie serdecznie witam panią Dorotę Pyć, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, która reprezentuje ministra Stanisława Gawłowskiego...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A kogo?

(Głos z sali: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.)

Tak jest, przepraszam. Ministra Gawłowskiego reprezentuje pan Tadeusz Mrówczyński, radca prezesa w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej. Proszę mi wybaczyć pomyłkę – mamy tu małe zamieszanie.

Jest z nami pan Jerzy Hopfer, wiceprezes Zarządu Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie, pan Maciej Gromiec, dyrektor...

(Głos z sali: Gromek.)

Przepraszam. Pan Gromek, nie mylić z Gromcem, który jest... Witam pana Macieja Gromka, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, pana Krzysztofa Wosia, dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie i pana Krzysztofa Polaka, dyrektora Biura Regionalnego we Włocławku „Hydroprojekt” Warszawa. Bardzo mi miło. Mam tu całą listę gości, którzy do nas dotarli i którzy na pewno będą się zgłaszać i przedstawiać, kiedy będziemy dyskutować.

Dzisiejsze posiedzenie seminaryjne obejmuje szeroki wachlarz zagadnień, począwszy od polityki wodnej państwa w dziedzinie żeglugi śródlądowej – to jest chyba temat wiodący, najważniejszy, bo od tej polityki zależy cała reszta – przez sytuację Polski w europejskim systemie dróg wodnych, stan organizacyjny i techniczny żeglugi śródlądowej, ekonomiczne uwarunkowania transportu wodnego, a na kwestiach dotyczących zakresu niezbędnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych w wodnych drogach transportowych i w infrastrukturze brzegowej kończąc. Oczywiście będą ścierały się dzisiaj pewne poglądy, ale jesteśmy tu po to, żeby wypracować wspólne stanowisko, a może i sformułować wnioski końcowe.

Żeby nasze spotkanie przebiegało sprawnie, pozwolę sobie przejść do meritum. Jeszcze raz serdecznie wszystkim witam. Przypominam, że nasze spotkanie jest transmitowane, być może część osób ogląda je na stronie internetowej. Dla porządku muszę poinformować wszystkich parlamentarzystów, że zgodnie z normami, jakie obowiązują komisję, protokół z naszego spotkania zostanie wyłożony do wglądu. Do protokołu z poprzedniego posiedzenia nie było zastrzeżeń, wobec tego uważamy, że został on przyjęty.

Bardzo proszę pierwszego prelegenta, pana Tadeusza Mrówczyńskiego, radcę prezesa w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, o przedstawienie zagadnień dotyczących żeglugi śródlądowej w polityce wodnej państwa. Przed nami dwugłos Ministerstwa Środowiska i Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które reprezentuje pani Dorota Pyć, podsekretarz stanu. Spodziewam się, że będą to różne punkty widzenia.

Bardzo proszę.

Radca Prezesa w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej Tadeusz Mrówczyński:

Dzień dobry państwu.

Szanowna Pani Przewodnicząca! Szanowne Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Na dzisiejszym posiedzeniu senackiej Komisji Środowiska przypadł mi w udziale... Muszę powiedzieć, że miałem być tylko uczestnikiem, jeszcze godzinę temu do głowy by mi nie przyszło, że będę występował w zastępstwie prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, pana Witolda Sumiślawskiego, który miał zastąpić ministra Gawłowskiego. Proszę usprawiedliwić nieobecność obu panów – zostali oni wezwani do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Przygotowane wystąpienie prezesa Sumiślawskiego... Postaram się przedstawić idee, hasła, zagadnienia, które on miał omawiać, ale nie ukrywam, że mam wielką treść, występując przed tak szacownym gronem. Poproszę o pierwszy slajd.

Proszę państwa, jeśli chodzi o żeglugę śródlądową w aspekcie polityki wodnej państwa, to musimy wziąć pod uwagę obowiązujące ramy prawne i strategie, które zostały wypracowane na najbliższy okres, a więc przede wszystkim średniookresową strategię rozwoju kraju do 2020 r. O ile do tej pory zagadnienia związane z żeglugą śródlądową, z uprawnianiem żeglugi bądź z modernizacją czy rozbudową dróg wodnych na rzecz transportu wodnego regulowała ustawa – Prawo wodne, a przede wszystkim ustawa o żegludzie śródlądowej, to od kilku lat... Okazało się, że po naszej stronie były pewne niedopatrzenia, bo te podstawowe akty prawne muszą być podporządkowane Ramowej Dyrektywie Wodnej, czyli europejskiej wspólnotowej polityce wodnej.

Opracowane plany gospodarowania wodami, do czego obligowała nas dyrektywa z 2010 r...

(*Głos z sali*: Z 2000 r.)

Z 2000 r., przepraszam. Plany zostały zakwestionowane przez Komisję Europejską, dlatego że nie uwzględniono w nich wszystkich inwestycji, które są planowane w Polsce, a mogą oddziaływać na zasoby wodne. Polska została zobowiązana do usunięcia tych nieprawidłowości. Ponieważ nie ma pełnej implementacji Ramowej Dyrektyw Wodnej do obowiązującego w Polsce prawa, a złożone w Brukseli plany gospodarowania wodami, które miały być składane co sześć lat, zaczęły budzić wątpliwości, zostaliśmy jako państwo członkowskie zobowiązani do przedstawienia masterplanów – masterplanu dla dorzecza Wisły i masterplanu dla dorzecza Odry. W tych masterplanach muszą się znaleźć wszystkie aktualnie realizowane inwestycje oraz inwestycje, które planujemy zrealizować w najbliższej perspektywie finansowej, to jest w latach 2014–2020. Strona rządowa, a konkretnie Ministerstwo Środowiska i Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, podjęła działania, by spełnić ten wymóg i wybronić się przed zarzutami stawianym z Brukseli.

Może przytoczę pewne zapisy z preambuły Ramowej Dyrektywy Wodnej, które mogą być istotne dla dalszej dyskusji na dzisiejszym posiedzeniu i które musimy uwzględnić w naszej najbliższej polityce do roku 2020. Otóż dyrektywa z 2000 r. ustanawia ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej jako zasady zrównoważonej polityki wodnej w Unii Europejskiej. Wspólnotowa polityka dotycząca środowiska ma przyczyniać się do wypełniania celów zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska poprzez rozsądne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych. Istnieją różnorodne uwarunkowania, które wymagają różnych specyficznych rozwiązań. Zróżnicowanie to powinno być uwzględniane podczas planowania i realizacji działań – oczywiście chodzi o działania na wodach – celem zapewnienia ochrony i zrównoważonego korzystania z wód w ramach dorzecza. Konieczne jest dalsze integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka.

Proszę państwa, nie będę rozwijał tego wątku, bo szczegółowe omówienie tej dyrektywy zajęłoby nam bardzo dużo czasu, chcę tylko zwrócić uwagę na pewne elementy, o których mówi ta dyrektywa. Otóż ochronie podlegają jednolite części wód, a jeśli chodzi o wody, które już zostały uznane za wody szkodliwe z punktu widzenia jakości, to dla tych wód powinny być opracowywane specjalne programy polepszające ich stan; nie należy pogarszać stanu tych wód.

I jeszcze jedna sprawa wiążąca się z art. 4 dyrektywy. Planowane przedsięwzięcia nie mogą przerywać ciągłości hydromorfologicznej koryt rzecznych. Pomijam tu aspekty związane z dążeniem do renaturalizacji itd. Wszystkich zapraszalbym... W przyszłości dyrektywa ta musi zostać przeniesiona do... Chodzi o planowaną nowelizację ustawy – Prawo wodne.

Zagadnienia związane z prawnymi aspektami żeglugi ujęte w prawie wodnym większości państwa są znane. Ustawa mówi o tworzeniu warunków dla transportowego wykorzystania wód poprzez wyznaczenie śródlądowych dróg wodnych, a ustawa o żegludzie śródlądowej wprowadza klasyfikację wód śródlądowych oraz mówi o utrzymaniu i sukcesywnej poprawie warunków żeglugowych. Poproszę następny slajd.

Dokumentem, który ma niezmierną wagę, jeśli chodzi o politykę wodną państwa na najbliższe lata, jest Strategia rozwoju transportu do 2020 r. Po konsultacjach społecznych opracowana przez resort transportu strategia została przyjęta uchwałą Rady Ministrów w styczniu bieżącego roku. Strategia określa kierunki interwencji, mówi o zrównoważonych kierunkach i interwencji na rzecz śródlądowego transportu wodnego. Podstawowe kierunki – one są wymienione na slajdzie – to: osiągnięcie i utrzymanie warunków nawigacyjnych na drogach wodnych; poprawa tych warunków; rozbudowa dróg wodnych wraz z poprawą parametrów eksploatacyjnych; dążenie do tworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z wód w odległości powyżej 300 km.

W ramach strategii rozwoju transportu podjęliśmy wspólnie z ministerstwem transportu działania zmierzające do realizacji do 2020 r... Zwracamy uwagę na to, co obecnie dzieje się na drogach wodnych śródlądowych. Realizacja zadań, które ujęte są w dotychczasowym Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013... Oś siódma, działanie 7.5 obejmuje modernizację śluz na Kanale Gliwickim, modernizację sześciu śluz na Odrze skanalizowanej, modernizację dwóch, a w zasadzie trzech stopni na Odrze skanalizowanej oraz podjęcie odbudowy zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry swobodnie płynącej. My to nazywamy etapem pierwszym. Można powiedzieć, że jest to pilotażowy odcinek, a efekty będą miały wpływ na założenia projektowe na etapie drugim i trzecim, które chcemy realizować w perspektywie na lata 2014–2020. W ramach „Programu dla Odry 2006” realizowany jest, co mówię z bólem... Dlaczego z bólem? Bo ta inwestycja ciągnie się latami. Chodzi o stopień wodny w Malczycach.

Naszym zamiarem jest to, aby do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020, włączyć wiele projektów, które byłyby realizowane w związku z potrzebami żeglugi śródlądowej.

Proszę państwa, trzeba powiedzieć otwarcie, że te projekty mają charakter modernizacyjny, że tak powiem, rehabilitacyjny. Nie są to wielkie inwestycje, które zmieniłyby klasę drogi wodnej na znacznie wyższą. To też jest temat do osobnego omówienia. W perspektywie do 2020 r. mamy zapis mówiący o wypracowaniu decyzji rządowych w sprawie budowy połączenia Dunaj – Odra – Łaba. To jest bardzo nośny temat w ostatnich dwóch latach. Chodzi tu także o połączenie z Kanałem Śląskim oraz o włączenie drogi wodnej Odry do sieci TEN-T.

Może dodam tu jedno zdanie, bo na różnych konferencjach spotykamy się z zarzutem, że przywracanie na Odrze, na całej Odrze parametrów klasy III jest daleko idącym nieporozumieniem, bo Odrę należałoby od razu rozbudować w ramach tych programów tak, by miała klasę IV czy V i stworzyć wizję, perspektywę dla żeglugi śródlądowej na długie lata. Proszę państwa, jeśli chodzi o tę kwestię, to rozważaliśmy, co należałoby zrobić. Mamy szacunek do... Przystosowanie Odry do co najmniej IV klasy wymagałoby wydatku rzędu 14–15 miliardów zł. Dlaczego? A dlatego, że poniżej Malczyc do ujścia Warty na polskim odcinku Odry, czyli nie na odcinku granicznym, chociaż może trzeba by wejść na odcinek graniczny, należałoby wybudować około czternastu stopni piętrzących wodę. Tu nie chodzi tylko o same jazy i śluzy piętrzące, bo w strefie cofkowej należałoby przebudowywać wały przeciwpowodziowe, należałoby zbudować zapory boczne i systemy odwadniania.

Cały czas eksploatujemy, utrzymujemy i modernizujemy Odrę skanalizowaną. Proszę państwa, Odra skanalizowana przez Niemców była budowana według parametrów odpowiadających III klasie, została zabudowana śluzami żeglugowymi. Na dwadzieścia trzy stopnie wodne musielibyśmy przebudować szesnaście śluz żeglugowych, a więc istniejące śluzy należałoby rozebrać i w ich miejsce postawić śluzy nowe. Dlaczego? Dlatego, że obecne śluzy mają szerokość 9,60 m, a dla IV klasy i wyższej wymagana szerokość wynosi 12 m. Głębokości na progu śluzy, w zależności od śluzy, wynoszą 3 albo 3,5 m. Dla klasy IV minimalna głębokość na progu musiałaby wynosić 4 m, bo bierze się pod uwagę maksymalne zanurzenie statku, czyli od 2,8 do 3 m, plus 1 m zapasu. Takie są przepisy.

Do istniejących piętrzeń i zabudowy dostosowana jest cała infrastruktura, zabudowa drogowa, więc znaczących działań wymagałoby... Wstępne przymiarki pokazały, że z punktu widzenia potencjalnego podjęcia przewozów kontenerów drogą wodną co najmniej klasy IV... Do tego przewozu wymagane prześwity pod mostami musiałby wynosić 5,25 m. Tego warunku nie spełniają w sumie pięćdziesiąt trzy czy pięćdziesiąt cztery mosty kolejowe i drogowe. A zatem, żeby uzyskać pełną klasę drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym, czyli co najmniej klasę IV, mosty te wymagałyby przebudowy. Próbuujemy, proszę państwa, oszacować... Dostaliśmy nawet materiały na ten temat z ministerstwa transportu, ale dane nie są pełne, dlatego że wiele mostów drogowych znajduje się, jeśli chodzi o utrzymanie, w gestii starostów, a oni nie mają odpowiednich... Można by podnieść most, ale co z całą infrastrukturą w mieście, z dojazdami, podjazdami itd.?

Szacunkowe koszty przebudowy mostu kolejowego wahają się w przedziale 70–170 milionów zł. Mowa o samym moście, bez podnoszenia linii dojazdowych. Takie są oficjalne informacje.

Przepraszam państwa, że tak dużo mówię na ten temat, ale na szczelbu rządowym podjęliśmy... Analizy określiły zakres niezbędnych prac, jakie należałoby podjąć, by osiągnąć co najmniej IV klasę, jeżeli chodzi o drogę wodną Odry. W tym kontekście do programu operacyjnego na lata 2014–2020 planujemy włączyć siedemnaście projektów do trzeciej osi priorytetowej, w przypadku której dysponentem środków finansowych jest minister transportu. Projekty dotyczą zadań takich jak zakończenie modernizacji śluz na Kanale Gliwickim; dalsza modernizacja śluz i jazów na Odrze skanalizowanej – nadal III klasa; odbudowa zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry swobodnie płynącej – robotami chcemy objąć odcinek od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do Odry. Chcemy również podjąć prace zmierzające do przywrócenia II klasy na połączeniu Wisła – Odra, które to połączenie, idąc od strony Odry, obejmuje Wartę, Noteć swobodnie płynącą, Noteć dolną, Noteć skanalizowaną, Kanał Bydgoski i Brdę.

Na Wiśle górnej chcemy zmodernizować istniejące stopnie na odcinku od Oświęcimia do Krakowa oraz podjąć budowę nowego stopnia wodnego w Niepołomicach. Chodzi o to, że na ostatnim stopniu na śluzie w przewozie głębokości spadają do 30 cm, tak że nawet prześluzowanie się kajakiem w okresach niskich stanów wody... To uniemożliwia uprawianie turystyki wodnej. Chcemy też podjąć działania modernizacyjne na Nogacie, Szkarpawie i Martwej Wiśle.

Projekty, które zostały ujęte w siódmym celu tematycznym w ramach trzeciej osi zostały oszacowane na kwotę 3 miliardów zł, w tym koszty niezbędnej dokumentacji wynoszą... Jaka kwota zostanie przyznana na realizację tych projektów? Decyzja w tej sprawie zostanie podjęta przez ministra transportu w porozumieniu z ministrem rozwoju regionalnego. Wszyscy wiemy, że duży portfel zamówień, jeśli chodzi o konkurujący z żeglugą śródlądową transport drogowy, a szczególnie transport kolejowy, który obok żeglugi jest zalecanym środkiem transportu... Kolej jako środek transportu sprzyjający ekologii jest niestety... Proszę o slajd.

Obok tych siedemnastu projektów przewidujemy do realizacji dwa ważne projekty w ramach innego celu tematycznego tego samego programu operacyjnego na lata 2014–2020, czyli w ramach drugiej osi. Są to: odbudowa budowli regulacyjnych na dolnej Wiśle na odcinku pozażuławskim oraz modernizacja i odbudowa budowli regulacyjnych na dolnej Odrze swobodnie płynącej. Na slajdzie pokazane są niezbędne nakłady.

Proszę państwa, jest jeszcze jedna ważna sprawa dotycząca tych wszystkich zgłaszanych przez nas projektów. Otóż należy dokonać oceny ich oddziaływania na środowisko. Prace w tym kierunku podjęło ministerstwo transportu – siedemnaście projektów zostało uwzględnionych w dokumencie implementacyjnym do Strategii rozwoju transportu do roku 2020. Projekty transportowe muszą zostać poddane strategicznej ocenie ze względu na...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Projekty przez nas proponowane poprawią warunki żeglugowe, ale nie wiążą się z generalną przebudową czy rozbudową dróg wodnych zmierzającą do tego, by na tych drogach uzyskać wyższą klasę.

Gdyby nie wszystkie projekty znalazły się w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”, to pozostałe zadania planujemy ująć w odrębnych programach, które roboczo nazywamy: „Program rewitalizacji drogi wodnej Odry do 2030 r.”, „Program rewitalizacji drogi wodnej Odra – Wisła”, „Program odbudowy drogi wodnej dolna Wisła – Zalew Wiślany”.

W dzisiejszym wystąpieniu dotyczącym polityki wodnej na najbliższe lata ograniczyliśmy się do zagadnień związanych z transportem wodnym śródlądowym. Nie mówimy tu o projektach, które będą służyły rozwojowi turystyki wodnej, rekreacji, a sporo już robimy w tym kierunku, w ślad za czym idzie budowa marin w wielu regionach. Mamy wyraźne sygnały świadczące o rozwoju turystyki wodnej, ale traktujemy to jako odrębne zagadnienie niebędące przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Proszę państwa, serdecznie dziękuję za uwagę. Oczywiście jestem otwarty na pytania przewidziane w ramach... Gdyby państwo chcieli uzyskać więcej informacji na temat masterplanów, Ramowej Dyrektywy Wodnej czy wprowadzenia do ustawy... Na sali obecny jest przedstawiciel ministra środowiska, pan Andrzej Kulon, który w Ministerstwie Środowiska kieruje pracami w tym zakresie. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Jadwiga Rotnicka:

Bardzo dziękuję za ten przejrzysty, krótki wykład dotyczący środowiska żeglugowego, żeglugi śródlądowej. Nie wiem, czy jej stan można określić jako optymistyczny. Druga prelegentka przedstawi stanowisko, spojrzenie na te zagadnienia ze strony...

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Dorota Pyć:

Szanowni Państwo Senatorowie! Drodzy Państwo!

W związku z tym, że mój przedmówca wyręczył mnie, jeśli chodzi o przedstawienie państwu założeń dokumentu implementacyjnego, gdzie wszystkie projekty są bardzo dokładnie przedstawione, ujęte w tabelę, pozwolę sobie odnieść się w moim bardzo krótkim wystąpieniu do tematu naszego spotkania, czyli nie tylko do sytuacji żeglugi śródlądowej w Polsce, ale również do warunków, a przede wszystkim możliwości jej rozwoju. Na tym zagadnieniu również powinniśmy skupić swoją uwagę.

Szanowni Państwo, jeżeli chodzi o rolę ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w tej koncepcji rozwoju, to jest ona konkretna. Przede wszystkim minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej odpowiada za administrację żeglugi śródlądowej – to jest bardzo ważne – oraz za politykę rozwoju tego, co ma w zakresie swoich kompetencji, co zostało jej powierzone. Zadaniem admini-

stracji żeglugi śródlądowej jest przede wszystkim nadzór nad bezpieczeństwem użytkowników dróg wodnych, w tym kwalifikacje, ocena stanu technicznego statków. To leży w gestii mojego ministerstwa, mojego departamentu i stanowi obszar mojego szczególnego zainteresowania.

Pragnę przypomnieć, że jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej minister właściwy do spraw transportu nadzoruje działanie ośmiu dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, którzy się tutaj dzisiaj zebrali. Żegluga śródlądowa uznana jest za jedną z najtańszych i najbardziej ekologicznych gałęzi transportu. To jest wyznacznik tego kierunku rozwoju, który powinniśmy mieć w swoich myślach i przelać na... Nie pozostawiać w umysłach, ale przelać na papier i przenieść do praktyki, pamiętać o tym w praktyce.

Żegluga śródlądowa jest jedną z najtańszych i najbardziej ekologicznych gałęzi transportu i z tego względu stanowi pożądany element zarówno zrównoważonego transportu, jak i transportu multimodalnego, wpisując się tym samym w całą koncepcję zrównoważonego rozwoju.

Na rynku przewozów w Polsce – to ciemna strona – transport wodny ma znaczenie marginalne. Przewozy te stanowią obecnie około 0,3% ogółu usług transportu towarów. Głównym powodem regresu transportu wodnego śródlądowego w Polsce jest zaniedbana infrastruktura śródlądowych dróg wodnych. Odnosząc się do tego, co powiedział mój przedmówca, powiem, że rysuje się pewna nadzieja, jeżeli chociaż część z tych projektów zostanie zrealizowana.

Tylko 10% dróg wodnych spełnia parametry określone w rozporządzeniu ministra w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Tak wynika z ekspertyzy, która w 2011 r. została przygotowana przez Ecorys na zlecenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Oczywiście taki stan uniemożliwia prowadzenie żeglugi śródlądowej, pożądanego, zgodnego z pięknymi ideami i wytycznymi rozwoju zrównoważonego transportu rzeczno-

Działania strategiczne, jakie należy podjąć w zakresie rewitalizacji, modernizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce zostały już określone, ale są określone w Strategii rozwoju transportu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030, która została w styczniu tego roku przyjęta przez Radę Ministrów.

Na podstawie zawartych w tej strategii wytycznych... Trwają prace nad programem wieloletnim zmierzającym do przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pełniących funkcję transportową. W założeniu ten program będzie składał z trzech części, które będą obejmowały przede wszystkim odrzańską drogą wodną, drogę wodną rzeki Wisły oraz połączenia Odra – Wisła – Zalew Wiślany.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oprócz przygotowywania dokumentów strategicznych uczestniczy, co chciałabym szczególnie podkreślić, w pozyskiwaniu środków unijnych na rewitalizację inwestycji w zakresie infrastruktury żeglugi śródlądowej. W Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” 2007–2013 zostały zapewnione środki w wysokości około 85 milionów euro, z uzupełniającym finansowaniem tych inwestycji z budżetu państwa.

Mamy nadzieję, że te inwestycje zapoczątkują proces dostosowania odrzańskiej drogi wodnej do III klasy żeglowności. Pozwolę sobie na pewną uwagę. Otóż z mojej perspektywy bardzo istotne jest to, żeby działania, które są podejmowane, miały charakter zintegrowany i były nastawione na konkretny efekt. Należałoby bardziej skupić się na małych krokach – ustawicznie dokonywanych, nieprzerwanych, konsekwentnych, pragmatycznych – i w przypadku jakiegokolwiek dyskusji, która dotyczy III czy V klasy żeglowności... Może zaczniemy od początku i podwyższamy o każdą kolejną klasę. Ta moja uwaga, na którą sobie pozwoliłam, oczywiście podlega dyskusji.

W odniesieniu do perspektywy finansowej na lata 2014–2020 Ministerstwo Transportu, Budownictwo i Gospodarki Morskiej planuje zwiększyć kwoty przeznaczone na współfinansowanie inwestycji w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych z funduszy Unii Europejskiej. Jak mieli państwo okazję zobaczyć na slajdach, które w doskonały sposób przedstawił mój przedmówca, tych inwestycji jest kilkanaście. Szacunkowa wartość tych blisko dwudziestu inwestycji wynosi 3 miliardy zł. Ostateczna kwota przeznaczona na współfinansowanie inwestycji w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych będzie zależna od środków przyznanych Polsce z Funduszu Spójności przez Komisję Europejską. Na tym chciałabym zakończyć moje krótkie wystąpienie. Jeżeli będę miała taką możliwość, zabiorę głos w dyskusji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Bardzo dziękuję.

Aż się prosi żeby już teraz podyskutować, ale żeby wypełnić cały program, najpierw przedstawimy część merytoryczną, a potem będzie dyskusja.

Proszę teraz pana Jerzego Hopfera o przedstawienie sytuacji Polski w europejskim systemie dróg wodnych.

Bardzo proszę.

(Brak nagrania)

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jerzy Hopfer:

Pani Przewodnicząca! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Na początku chciałbym powiedzieć, że dobrze mi występować po panu Mrówczyńskim, ponieważ reprezentuję Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, a więc użytkowników dróg wodnych jako podstawowej infrastruktury do uprawiania żeglugi śródlądowej. Mówiąc o żegludze śródlądowej, musimy brać pod uwagę to, że... Koleje wszyscy znamy, wiemy, że nie da się jeździć po łące bez torów, a nie każdy zna żeglugę. Gdyby ktoś chciał wchodzić w jakieś parametry ilościowe, że, powiedzmy, pewna ilość potem przejdzie w jakość, to niestety bez dróg wodnych żegluga śródlądowa jest niemożliwa. No chyba żebyśmy przeszliśmy do nowego etapu, czyli do poduszkwców.

Przy okazji chciałbym powiedzieć państwu następującą historię z mojego życia. Otóż pod koniec lat siedemdziesiątych jako młody człowiek, trzydziestoletni, pracujący

w Bydgoszczy w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej zostałem zaproszony na konferencję, która miała związek ze znanymi ludźmi starszym, ludźmi w odpowiednim wieku, programem Gierka dla Wisły. Wtedy w NOT w Bydgoszczy zebrał się przedsiębiorcy, przedstawiciele przedsiębiorstw budownictwa wodnego, którzy czuli, że jak ten program wejdzie w życie, to będą duże pieniądze dla... A brakowało nam wtedy podstawowych narzędzi do pracy. W każdym razie zaczęli się mocno kłócić. I wstał gość, który wyglądał tak, jak ja wyglądam dzisiaj, i powiedział: proszę państwa, proszę bez emocji, bo to jest już trzeci program dla Wisły, o jakim słyszę, nie wiadomo czy ostatni. Okazało się, że nie był ostatni.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Minęło trzydzieści siedem lat, zdążyłem dojść do jego wieku i wyglądu, i też muszę państwu powiedzieć, że coraz mniej mam w sobie optymizmu. W odniesieniu do wystąpienia mojego przedmówcy chciałbym powiedzieć, że Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, co zawsze mnie uderza, bo przecież spotykamy się na różnych konferencjach już od lat... Tam zawsze jest stan oblężonej twierdzy. Wszystkie możliwe akty prawne i polskie, i europejskie są wykorzystywane po to, żeby pokazać, że czegoś nie można zrobić. Proszę państwa, w psychologii jest znany taki... Jeżeli ktoś założy, że czegoś nie zrobi, to naprawdę tego nie zrobi, bo mu się nie uda.

Jeszcze jeden krótki wtęret. Otóż mówimy tu o narzędziach, mówimy o tym, dlaczego nie można czegoś zrobić. Jest taka książka niemieckiego autora, nie przypomnę sobie teraz jego nazwiska. On opisuje losy jeńców, którzy byli na Syberii, jeńców z Wehrmachu. Była wśród nich lekarzka, która w męskim obozie jenieckim miała dbać o stan zdrowia... Jeden z jeńców zachorował, dostał zapalenie wyrostka robaczkowego, ale ona nie miała skalpela, nie miała czym go ciąć – to w gruncie rzeczy jest dosyć prosta operacja. Udała się do komendanta tego obozu, a towarzysz major z NKWD powiedział jej, że nie ma na stanie narzędzi chirurgicznych. Na to ona: „Mam scyzoryk, to go wygotuję i”... A on: „Proszę pani, nie żyjemy na Dzikim Zachodzie, więc scyzorykiem nie będziemy tu operować”. Skończyło się tak, że pacjent zmarł.

A teraz, proszę państwa, przechodzimy do omówienia sytuacji Polski w europejskim systemie dróg wodnych. Gdybym chciał to bardzo szybko zakończyć, to bym powiedział po prostu, że król jest nagi. I to tak nagi, że już bardziej nie można. W kontekście europejskim... Nasza sytuacja w europejskim systemie... Już nie należymy do europejskiego systemu dróg wodnych, czy to się komuś podoba, czy nie. Proszę o wyświetlenie następnej mapy.

Proszę państwa, to są międzynarodowe drogi wodne w Polsce – trzeba mówić o tym systemie, który obowiązuje w Europie. System europejskich dróg wodnych w kontekście TEN-T, czyli międzynarodowej sieci dróg wodnych i połączeń wodnych... Te drogi w ramach Unii Europejskiej mają tworzyć jakąś sieć.

Jak państwo widzą, w Polsce są wyznaczone trzy drogi wodne zaliczone do tego systemu. To jest E30, a więc droga wodna przebiegająca Odrą od Morza Bałtyckiego do Dunaju. U nas w tej chwili mniej więcej do Koźła. Dalej jest E40. To jest część Wisły od Warszawy poprzez Kanał

Żerański, Narew i Bug do Brześcia. Tam łączy się z kanałem łączącym z Dnieprem. Trzecia jest droga E70, o której mówił dużo mój przedmówca. Jest tu zaznaczona na niebiesko, w poprzek Polski, między Odrą a Wisłą. Ta droga wodna biegnąca przez Wartę, Noteć swobodnie płynącą, Noteć skanalizowaną, Kanał Bydgoski, Brdę łączy się z Wisłą, a potem prowadzi Wisłą w dół do Kaliningradu, a właściwie jeszcze dalej, bo ona ma łączyć Atlantyk z Morzem Bałtyckim w Kłajpedzie; koniec ma być w Kłajpedzie. Tak zostało ustalone w konwencji AGN. Konwencja ta obowiązuje od 1996 r., ale została zweryfikowana w kontekście nowej polityki transportowej, polityki sieciowej, a więc i TEN-T.

Wracam do poprzedniego akapitu. Polska do tej pory nie podpisała konwencji AGN, tłumacząc to tym, że nie ma takich środków i że nigdy byśmy takich środków nie mieli. Tu właśnie jest, proszę państwa, pokazany kierunek naszej polityki, tego, jaką mamy wizję dróg wodnych: zakładamy z góry, że nie damy rady tego zrobić, bo nie będziemy w stanie. No i rzeczywiście nam się nie udało.

Przechodzimy do następnej mapy. Proszę państwa, o klasach dróg wodnych mówił już pan Mrówczyński, a ja bym chciał... Tu kolorami zaznaczone są klasy drogi wodnej od najniższej do... Proszę zobaczyć, ile jest dróg wodnych zaznaczonych na niebiesko. Klasa I to są drogi pozwalające na żeglugę statkom o ładowności 250–400 t. Proszę państwa, takie statki mogą przewozić materiały budowlane do regulacji dróg wodnych, nic więcej. Tu nie ma mowy o żadnym transporcie. Mamy tu zaznaczoną prawie całą Wisłę, oprócz Zalewu Włocławskiego, do Bydgoszczy, do ujścia drogi wodnej Wisła – Odra. Mamy drogę wodną, która idzie do połączenia z Biebrzą, a więc Narew, poza małym odcinkiem przy Zalewie Zegrzyńskim, jest zaznaczona na niebiesko. Bug jest cały na niebiesko, proszę państwa. To jest I klasa drogi wodnej. Możemy teraz zobaczyć ten potencjał, o którym mówił pan Mrówczyński. Rzeczywiście nie ma tu niczego. Dalej jest Warta, która jest porządną drogą wodną, od Santoka, czyli od ujścia Noteci w górę do Poznania. To jest I klasa na całym żeglownym odcinku o długości 406,6 km do ujścia kanału Warta – Gopło. Tu jest zaznaczone, ale to jest dzisiaj Kanał Ślesiński. Połączenie Warty z Kanałem Bydgoskim, droga wodna Warta – Kanał Bydgoski, która idzie przez jezioro Gopło, też jest drogą I klasy.

Klasa II, proszę państwa, zaznaczona jest kolorem jasnozielonym. Proszę zobaczyć, gdzie... Otóż drogą II klasy jest droga wodna Wisła – Odra prowadząca do Bydgoszczy poprzez, jak już mówiłem, Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski i Brdę. Dalej Wisłą od Bydgoszczy do odcinka ujściowego, czyli mniej więcej, jak państwo widzą, do Białej Góry. Tam, gdzie odchodzi Nogat. I to jest właściwie wszystko, z tego co tu widzę.

Klasę III, proszę państwa, ma droga wodna od Wrocławia do Kanału Gliwickiego, do Gliwic, ponieważ tam jest odcinek skanalizowany, tam są śluzy, tam są urządzenia piętrzące. Można powiedzieć, że jest to ucywilizowany odcinek.

I, proszę państwa, klasa IV. Jak widzimy, mało jest dróg zaznaczonych na brązowo. Oprócz granicy państwa... Klasę IV ma tylko Zalew Włocławski i, jak państwo widzą, odcinek graniczny. Muszę państwu powiedzieć, że na

tej mapie jest przekłamanie. Tu jest paradoks, dlatego że Niemcy... To jest odcinek graniczny i Niemcy po swojej stronie zaliczyli drogę wodną... Te same warunki, dwa brzegi: lewy brzeg jest niemiecki, prawy brzeg jest polski. Otóż na odcinku granicznym do Widuchowej Niemcy zaznaczyli na swoim brzegu, że to jest klasa IV, docelowa, a my – że jest to w porównaniu klasa II. Tak że tak mniej więcej...

Klasa V. To jest tylko odcinek ujściowy Wisły w rejonie Gdańska. Klasa VI określa drogi wodne, gdzie mogą pływać statki o ładowności do 3 tysięcy 200 t, a takie warunki spełnia tylko Zalew Szczeciński, czyli zalew od Szczecina do Świnoujścia. Tak wygląda rzeczywistość.

Jeżeli porównamy teraz... Zapamiętajmy: klasa II – droga wodna E70, klasa I i II i, powiedzmy, klasa III na odcinku E40 i E30, która jest cała zaznaczona na niebiesko... To pokazuje, co mamy do zrobienia. A muszę państwu powiedzieć, że Polska nie ma chęci do... Ten pogląd jest zwalczany. My jako armatorzy koniecznie chcemy, domagamy się od lat, żeby zaliczyć do AGN... Przecież AGN to nie jest kosa, która będzie kosiła, ścinała nam głowy. Oni na Zachodzie wiedzą, jakie warunki panują tu na Wschodzie, jeżeli chodzi o klasyfikację dróg wodnych. Tak samo było, kiedy... Baliśmy się Unii, bo myśleliśmy, że oni nas zaraz zaszlachtują. Nie zaszlachtują, proszę państwa. Oni są wyrozumiali, oni wiedzą, że tu nie ma możliwości... To dlatego pozwalali podwyższać klasę i tylko zaznaczać miejsca, gdzie, powiedzmy, przeszły pod mostami promienie... a nie odpowiadało to parametrom.

My wszyscy zaniżaliśmy i dlatego na Odrze... Jak są dobre stany wody, a w tym roku mamy dobre stany wodne, rok jest mokry, to parametr III klasy na odcinku od Wrocławia do ujścia Nysy jest spełniony zupełnie spokojnie. To samo jest spełnione od, powiedzmy, ujścia Warty do Widuchowej. To są drogi wodne, które opierają się na rzekach. Tak to u nas jest: Odra i Wisła. Ani tatry, ani Karpaty, ani Sudety to nie są Alpy, skąd wypływa Ren, topnieją lodowce itd. Wtedy można to sobie... Tam rzeka jest alimentowana, więc to jest inna klasa drogi. Dlatego wcale nie chcemy... Nikt nie chciałby na Odrze klasy V czy VI. Nam wystarczy klasa IV. Ale żeby dojść, proszę państwa... To tu jest ta obłożona twierdza i to tłumaczenie, że czegoś nie da się zrobić. Jeżeli mówimy dzisiaj o tym, że w klasie I, II i III są drogi wodne o znaczeniu regionalnym, a więc te lokalne, a od klasy IV są drogi międzynarodowe, które są uwzględniane we wszystkich programach unijnych, a więc w programie TEN-T, czyli w tej sieci, to musimy w jakiś sposób dojść do uzyskania IV klasy.

Jak to zrobić? Otóż, pan Mrówczyński mówił, że dochodzimy tylko do klasy II i że nigdzie... Jeżeli chodzi o drogę wodną Wisła – Odra, to dojdziemy do klasy II, a przecież ona faktycznie jest w klasie II, bo śluzy nie będą przebudowywane. One mają BM 500, a więc są jak nowa bareczka, czyli dawniejsza wrocławka. Chodzi o ten typ budowy statku.

Proszę państwa, mamy wydać tyle miliardów złotych – nie będę tu cytował, nie mam tego w głowie... Tyle pieniędzy mamy wydać po to, żeby tylko zrewitalizować te drogi wodne i do niczego innego nie dochodzić. Więc tkwimy w tej III klasie, która nigdy w zjednoczonej Europie nie będzie przez Komisję ani przez Parlament Europejski uzna-

na. Była w ubiegłym roku próba przewartościowania, żeby jakoś doprowadzić polskie drogi wodne do... Oczywiście nikt się na to nie zgodził, bo w ten sposób otwiera się puszkę Pandory, bo nie tylko Polska jest w Unii Europejskiej, jest w niej szesnaście krajów, które też mają swoje problemy. Nikt się na to nigdy nie zgodzi, jeżeli my nie otworzymy sobie sami drogi do IV klasy. A jak je można otworzyć? Przede wszystkim zreklasifikować drogi wodne i przyznać im o jedną klasę wyżej. Gdyby Odra była w tej chwili na całej długości w klasie III, to... Proszę zobaczyć, w rozporządzeniu Rady Ministrów o klasyfikacji polskich dróg wodnych jest taki zapis, że przy okazji każdej przebudowy czy generalnego remontu jakichś elementów krzyżujących się z drogą wodną – chodzi o mosty, rurociągi, jakieś przewody itd. – należy przejść o klasę wyżej.

Jeśli dzisiaj mówimy, że dalej będziemy utrwalali stan wymagany dla klasy III, to nie osiągniemy klasy IV ani w dającej, ani w nie dającej się przewidzieć przyszłości. Ciągłe będziemy tkwili w klasie III. Ktoś musi nareszcie przewentylować sobie szare komórki i podjąć jakąś decyzję. Albo reklasyfikujemy, podnosimy o klasę wyżej... W różnych parametrach nie spełniamy warunków, ale to już będzie droga do tego, żeby każdy następny element... Ile mostów się dzisiaj buduje, ile dróg się buduje za pieniądze europejskie? To wszystko dzieje się na Odrze swobodnie płynącej w odniesieniu do klasy II, czyli de facto do klasy III.

Podsumowując ten akapit, pozwoliłem sobie napisać, że trudno przyjąć do wiadomości, że Polska nie chce podpisać konwencji AGN. Trudno pogodzić się z tym, że Polska, duży kraj w sercu Europy, kraj posiadający ogromne potencjalne możliwości tranzytowe na osi wschód – zachód, jest na mapie europejskich dróg wodnych białą plamą. To jest jedyna biała plama w całej sieci europejskich dróg wodnych. Muszę powiedzieć, że na pewno nie jest to powód do chwały. Myślę, że nie ma się czym chwalić.

Drogi wodne dzielą się na klasy, mówiłem już o tym. Proszę państwa, warunkiem zaliczenia polskich dróg wodnych do sieci europejskiej jest uzyskanie co najmniej IV klasy, czyli zaliczenie dróg wodnych do klasy o znaczeniu międzynarodowym. Teraz przechodzimy do tego, co nam przeszkadza, albo co powoduje ta stagnacja, to wieloletnie nicnierobienie, nawet już nie utrzymywanie, nie odbudowywanie. Woda i zjawiska lodowe, które występują na rzekach, na Wiśle i na Odrze, które są drogami wodnymi, robią swoje. To nie jest prawda, że coś jest dane raz na zawsze. Każda wysoka woda powoduje wyrwy, powoduje uszkodzenia zabudowy regulacyjnej, a to trzeba na bieżąco naprawiać. Jeden kamień, który zostanie wyciągnięty z ostrogi... Widzimy na Wiśle takie kamienne półwyspy występujące na jednym i na drugim brzegu. Taki wyciągnięty kamień spowoduje, że po następnym przejściu wysokiej wody albo po pochodzie lodów połowy ostrogi już nie będzie, bo zostanie ona rozmyta i zabrana. To jest tak, jak kiedy małe dzieci, bawiąc się paluszkami swoich rodziców, złapią kawałek skórki... Jak złapią, to objadą paznokcie dookoła, nawet się człowiek nie zorientuje. Otóż brak nakładów na bieżące utrzymanie dróg wodnych powoduje, że redukują się długości szlaków żeglownych. Nie chciałbym robić żadnego wykładu z hydrauliki, ale prze-

cież to wszystko jest oparte na bardzo prostym równaniu Bernoulliego. Chodzi tu o ciągłość przepływu i jednolitość ciśnienia wewnątrz jakiegoś przewodu.

Jeżeli jest trasa regulacyjna, jest system zabudowy, to wyrwanie... Trasa regulacyjna ma określoną, obliczoną szerokość. Zjawiska związane z ruchem rumowiska, z erozją itd. są tam uregulowane, przewidziane, wszystko odbywa się w sposób uregulowany. Jeżeli gdzieś wypadnie jedna ostroga albo parę ostróg, natychmiast następuje poszerzenie, spadek prędkości wody, osadzanie w tym miejscu... Chodzi tu o tworzenie mielizn albo przemiału, albo innych... Mielizn jest sześć czy siedem gatunków, nie będą ich wszystkich wymieniał. To de facto oznacza redukcję długości szlaków żeglownych, bo jeżeli na skutek braku działalności człowieka staje się...

Utrata znaczenia żeglugi. Generalnie przyjmuje się, że głębokość tranzytowa, która ekonomicznie uzasadnia żeglugę śródlądową... 130 cm to jest minimum. Większy statek, kiedy płynie w zasadzie pusty... To musi być powyżej 130 cm. Statki są zanurzone... Większe statki o ładowności 1 tysiąca 250 – 1 tysiąca 300 t – pojedyncze albo większe zestawy pchane... One potrzebują 170–200 cm głębokości. Trzeba jeszcze zostawić sobie zapas bezpieczeństwa pływania.

Chciałbym państwu powiedzieć, że odbudowałem – jestem też kapitanem żeglugi śródlądowej, całe moje życie, przeszło pięćdziesiąt lat, pracuję w żegludze śródlądowej – statek, najstarszy łodołamacz świata, rzeczny łodołamacz z 1884 r. i do ubiegłego roku kierowałem nim jako kapitan. Na swoim odcinku Warty, bo to było w Gorzowie Wielkopolskim... Na odcinku Warty i Odry pływaliśmy na obchody Dni Morza i inne tego rodzaju imprezy i przestawialiśmy się. W materiałach archiwalnych... Doszedłem do tego, że na początku XX wieku, kiedy regulowano Wartę, to przy stanie wody... Na przykład na wodowskazie w Gorzowie... Minimalna głębokość tranzytowa dla średniej niskiej wody, a więc dla stosunkowo krótkiego okresu, była na poziomie 180 cm. Proszę sobie wyobrazić, że „Kuna” ma metr sześćdziesiąt zanurzenia, a ja przy 220 cm na wodowskazie nie miałem szans, żeby przejść. Tak że tu jest te 40 cm plus 20 cm, a więc 60 cm, a to oznacza, że co najmniej o 80 cm wypłynęło się nam koryto rzeczne. To trzeba widzieć i trzeba z tym się zgadzać. I czy nam ramowa dyrektywa czegoś zabroni, czy nie zabroni... Ramowa Dyrektywa Wodna też jest dla ludzi. To nie jest miecz obosieczny, który tylko tnie i nie patrzy na to, co się dzieje. Wszystkie akty europejskie są dla ludzi, tylko, jak mówię, nie trzeba miecza, ale delikatnego lancetu i dobrego chirurga, który tu zrobi operację.

Proszę państwa, tak wyglądamy... Chcę jeszcze powiedzieć, że na połączeniu Odry... Od Odry są dwa połączenia do sieci europejskich dróg wodnych: powyżej Frankfurtu i Ślubic jest połączenie Odra – Szprewa, a drugie połączenie jest poniżej ujścia Warty, a więc Odra – Hawela. Obie łączą się w Berlinie na Spandau, gdzie są trzy punkty zerowe, jeżeli chodzi o kilometrów dróg wodnych Odra – Szprewa, Odra – Hawela i drogi wodnej dolnej Haweli. Tam te drogi wodne są klasy IV. Droga Odra – Szprewa ma mniejsze znaczenie, ona też byłaby zaliczona do klasy IV, ale została im do przebudowania jedna śluza w Furstenwalde.

W tej chwili trwa wielka wojna. Jak pan minister Ramsauer nie będzie drugi raz ministrem – ten Bawarczyk, który chciał wszystko zlikwidować – to wtedy może ta śluza w Furstenwalde zostanie przebudowana i od Odry, która nie jest sklasyfikowana, będziemy mieli połączenia z systemem dróg wodnych Europy Zachodniej, gdzie wszystkie drogi są drogami co najmniej klasy IV. W klasie V... W klasie VI jest Ren i inne... Wszystkie kanały, Mittellandkanal, Elbe Seiten Kanal, czyli lateralny kanał Łaby, który umożliwi połączenie z Mittellandu do Hamburga, są budowane tak, żeby spełniały parametry klasy IV, i są przebudowywane.

Teraz chciałbym państwa zapytać zupełnie logicznie. Ja się albo wzruszam, kiedy mówię coś takiego, albo się denerwuję. Teraz jestem w fazie wzruszenia. Muszę państwu powiedzieć... Czy Ramowa Dyrektywa Wodna obowiązuje tylko Polskę? Czy Niemcy, Holandia, Luksemburg, Szwajcaria, Francja nie podlegają dyrektywie wodnej? Czy oni nie mają problemów środowiskowych? Mają większe aniżeli my, ale budują, bo tam nikt nie szuka powodu, dla którego nie może czegoś zrobić. My po prostu nie chcemy, bo się boimy. Ja kiedyś słyszałem tutaj w Warszawie... Proszę państwa, przez dwa i pół roku byłem posłem na Sejm dziesiątej kadencji. Tymi rękoma prowadziłem przez Sejm obecnie obowiązujący układ organizacyjny gospodarki wodnej; to była ta pierwsza nowelizacja. I muszę państwu powiedzieć, że kiedy pytaliśmy o AGN, to nam powiedziano, że nie będziemy otwierać Białorusinom drogi do Polski. I koniec. Takie było wytłumaczenie. Jeżeli tak będziemy rozumowali, to nie mamy o czym gadać, w ogóle nie warto tu przyjeżdżać i się spotykać.

Rzeczywiste środki, które powinny zostać przeznaczone na utrzymanie szlaków żeglugowych w niezmiennym stanie, ocenia się na 5% wartości rocznie. Obecnie do dyspozycji administracji dróg wodnych przeznaczone są środki poniżej 1%, proszę więc zobaczyć, że my nie odtwarzamy, nie konserwujemy tej substancji, którą mamy, tej mizeroty, mizerii, która jest. My pozwalamy jej się bardziej degradować. Jeżeli ten proces będzie trwał, proszę państwa, ileś czasu, kilkadziesiąt lat, trzydzieści lat, czterdzieści lat, to potem rzeczywiście możemy mówić tylko o rewitalizacji i o ogromnych, niewyobrażalnych kosztach, na których poniesienie nigdy nie będzie nas stać. Łatwiej jest coś naprawiać na bieżąco niż doprowadzić do zniszczenia, a potem odbudowywać.

Jest jeszcze jedna kwestia, a mianowicie kwestia mentalności. Otóż podlegamy, jak powiedziałem, prawu Unii Europejskiej na równych warunkach ze wszystkimi. Dwa lata temu Unia Europejska czy Komisja Europejska wydała białą księgę transportu, gdzie mówi się ołączeniu w sieć, ale mówi się też o tym, żeby stopniowo przechodzić z transportu drogowego na bardziej ekologiczny, a więc na wodę i na kolej. Mamy teraz do czynienia – kolej jest może w troszeczkę lepszym stanie niż drogi wodne – z czymś, co na jednej z konferencji zostało nazwane kanibalizmem transportowym, bo zamiast traktować drogi, kolej i drogi wodne jako jeden system, w ramach którego wszystko się uzupełnia... Od wielu lat – to są zaszłości jeszcze z poprzedniego okresu, sprzed 1989 r. – poszczególne gałęzie transportu walczą ze sobą, jeden drugiego zjada, używane są wszelkie środki, jakimi człowiek może dysponować.

Trzeba odejść od tego kanibalizmu transportowego, trzeba – to jest zadanie dla ministerstwa transportu, dla pani minister – próbować wypracować taki model, w którym działa jeden system transportowy z różnymi gałęziami, gdzie każdy ma swój udział.

Nie jest tak, że żeglugę śródlądową, że tak powiem, wyrzuca się ze względu na krótkość okresu nawigacyjnego wynoszącego dwieście siedemdziesiąt dni, bo potem mamy zimę. W tym momencie powinna wejść kolej. A generalnie towary masowe, towary takie jak paliwa, węgiel, ruda itd. można spokojnie... To nie są dostawy, które w ciągu trzech dni muszą znaleźć się w porcie przeznaczenia, więc powinno się to robić w ten sposób.

Żegluga śródlądowa, że tak powiem, psieje, bo jak nie ma po czym pływać, to nie ma mowy o działalności gospodarczej. Pan doktor Woś będzie mówił o ekonomicznych aspektach żeglugi śródlądowej. Proszę sobie wyobrazić – mówię to jako przedstawiciel organizacji armatorskiej, organizacji europejskiej, bo jesteśmy zrzeszeni w ESO – jaka może być prowadzona działalność gospodarcza, skoro nie można zawrzeć kontraktów. Przecież jak nie wiadomo, jakie będą warunki nawigacyjne, czy rok będzie mokry, czy suchy, czy średni... Warunki są za każdym razem inne, ponieważ mamy do czynienia z tym, co jak się śni ekologom, to wtedy są bardzo zadowoleni – niektórym chłopcom też czasami coś się śni w nocy i potem są bardzo zadowoleni. Ekologom śni się renaturalizacja koryt rzecznych, proszę państwa, nie bójmy się tego tak nazwać.

Muszę przy tej okazji powiedzieć jeszcze jedno. Spotykamy się z tym, że naukowcy z tytułami profesorskimi – tu już będę brutalny i powiem – prostytuują się, proszę państwa. Piszą ekologiczne opracowania na zamówienie i pod dyktando tego, kto im płaci. Przykład? Proszę bardzo. Nie będę wymieniał po nazwisku, bo jest mi żal tego gościa, ale można sobie poszukać, jest takie opracowanie na temat ekologicznych aspektów śluzy Malczyce, którą buduje się już dwanaście czy piętnaście lat i jeszcze się będzie ją budować, ponieważ tam co chwilę... I ten pan profesor wyliczył, ile tlenu zużywają jednostki... Chodzi o dziesięć, piętnaście, dwadzieścia ciężkich samochodów, które dowożą tam materiały. Wyliczył, ile one zużywają tlenu, ale nie obliczył, ile tlenu zużywa trasa A4, która przebiega obok i po której przez dwadzieścia cztery godziny na dobę płynie niekończący się potok samochodów ciężarowych. Tak opisujemy żeglugę, tak opisujemy drogi wodne, tak rozkładamy akcenty. I co wtedy mamy? Ano to mamy.

Tak samo jest, jeżeli chodzi o koszty, proszę państwa. Przecież droga wodna... Jeżeli mówi się o przystosowaniu do żeglugi, to ja państwu powiem, że żegluga korzysta na tym w ostatniej kolejności. Następuje nawodnienie terenu, a więc równowaga gospodarki wodnej... Wielkopolska stepowieje. Czy nie prosi się aż, żeby tam przeprowadzić jakiś kanał i ją nawodnić? No aż się prosi. Dalej: wypoczynek, przemysł... Wszystkie te gałęzie, które wyliczyłem na pięciu palcach, korzystają z wody. Żegluga jest tylko tym, który przyjdzie na końcu i jak wszystko będzie w porządku, to... Poprzednia pani minister próbowała nas przekonać, że statki muszą być dostosowane do drogi wodnej, a nie drogi wodne do statków. Proszę państwa, na Wiśle... Słyszałem

kiedyś w radiu dyskusję o... Uczestniczyła w niej pewna niesławnej pamięci pani – jeszcze wtedy nie było KZGW... Zadzwonił słuchacz i powiedział, że coś mu nie pasuje w tej dyskusji na temat drogi wodnej, ponieważ nie mógł, nie dał rady dopłynąć z Krakowa do Warszawy motorówką o zanurzeniu 40 cm. Odpowiedź ekologa, który uczestniczył w dyskusji była taka, że widocznie płynął łódką niedostosowaną do aktualnej głębokości tranzytowej. I tyle proszę państwa. A więc poduszkowiec...

Właściwie na ten temat można by, proszę państwa, mówić długo. Jaki jest dzisiaj stan polskiej żeglugi śródlądowej, jeżeli chodzi o infrastrukturę? Brak połączeń, brak sieci... Są enklawy, a więc na Odrze żegluga towarowa odbywała się jeszcze do niedawna na odcinku od Koźła do Wrocławia. Potem przerwa, a potem od połączenia Odra – Hawela, od kilometra sześćset sześćdziesiąt siedem w kierunku Szczecina. Obok jest kanał biegnący równolegle, który ma stałe głębokości, a więc można tam uprawiać żeglugę. Tak to wygląda, jeżeli chodzi o Odrę.

Żegluga w rejonie Krakowa. O służbie w Przewozie już była mowa. Tam pokazuje się próg przy niskich stanach wody i po prostu nie da rady stamtąd wypłynąć. Dalej, dolna Wisła, od Grudziądza Nogat, Zalew Wiślany, rzeka Elbląg i martwa Wisła w Gdańsku. Tak wyglądają przewozy towarowe w Polsce. Dalej jest żegluga pasażerska, proszę państwa, rejon Warszawy. Proszę zobaczyć, jeden statek tu stoi i nie wiadomo, co on robi na takiej pięknej i dużej rzece. W rejonie Sandomierza jest nasz armator, który próbuje uprawiać żeglugę. W Krakowie – wiadomo. Mazury są całe... ale na Mazury już się nie da dojść, bo mimo że Narew na którymś odcinku ma klasę II, to potem już ma klasę I. Pisa jest pozaklasowa, więc praktycznie nikt na Mazury nie dojdzie, nie ma połączenia.

Próbujemy do Niemna... Największym osiągnięciem naszego krajowego zarządu, a właściwie jego agencji, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, jest rewitalizacja Kanału Augustowskiego. Kanał Augustowski to jest wszystko, proszę państwa, zajmujemy się więc teraz muzealnictwem, a nie działalnością gospodarczą.

Proszę państwa, chciałbym powiedzieć jeszcze jedno. Jako związek armatorów – prosiłbym o mapę – proponujemy... Ponieważ, jak już mówiłem, droga wodna Wisła – Odra... To jest dolina Noteci, to jest pradolina toruńsko-eberswaldzka. Panują tam szczególne warunki, morfologia Noteci jest szczególna, dlatego ja bym się nie pchał z rewitalizacją E70, tylko pogadał z Komisją Europejską albo z Organizacją Narodów Zjednoczonych, z komisją Gospodarczą w Genewie, żeby zmienić troszeczkę... Bo ten układ, który mamy... Proszę państwa, wszystkie drogi wodne powstały w okresie zaborów. Później już nic nie zostało w Polsce zrobione. Mój przedmówca oczywiście powie, że dokończyliśmy służbę w Brzegu Dolnym, że zrobiliśmy służbę we Włocławku, tylko że to jest kwiat do kożucha, ponieważ ani Brzeg Dolny nic nie załatwia, bo potrzebne są Malczyce, żeby podeprzeć... Bo od Brzegu Dolnego do Malczyc nie da się przepłynąć. Tam jest po prostu zrzucana woda, co rwie, ryje koryto i rozwała całą rzekę. Tam jest katastrofa. I drugą zrobiliśmy we Włocławku. Nic więcej praktycznie nie zrobiliśmy, żadnej drogi wodnej, dlatego proponujemy... Były stare plany, zgodnie z którymi z rejo-

nu Głogowa... Proszę popatrzeć, tam, gdzie jest to kolano, gdzie jest napisane „Odra”. Od rejonu Głogowa do Kanału Ślesińskiego, czyli do Konina Kanałem Ślesińskim, który ma służbę II klasy drogi wodnej, a więc można przebudować, na Gopło i tam – hop – małym przesmykiem do Wisły. To było kiedyś planowane jako kanał centralny.

Drugie połączenie, które aż się prosi... Chodzi o połączenie Wisła – Kanał Śląski. Od południowej strony jest połączenie dwóch systemów i D-O-L, czyli kanał Odra – Dunaj – Łaba. Muszę państwu już na sam koniec powiedzieć, że w 2005 r. odbyła się we Frankfurcie nad Odrą konferencja na temat Odra – Dunaj, na której przedstawiciel Czech powiedział: my się nigdy na to nie zgodzimy ze względów ekologicznych. Minęło parę lat, osiem lat, a od dwóch lat już słyszymy, że Czesi są motorem, który napędza... Oni są na etapie badań... Wyleciało mi w tej chwili z głowy...

(Głos z sali: Studium wykonalności.)

Oni już są na etapie studium wykonalności, a my zdecydowaliśmy, że Racibórz będziemy robili zbiornikiem suchym, a więc bez przyszłości.

Proszę państwa, na jednej z konferencji padło takie fajne stwierdzenie, jeden z profesorów powiedział, że – chodziło o kanał Odra – Dunaj – ludzie wolą mieszkać nad wodą, a nie przy autostradzie, co tutaj, w Warszawie doskonale słychać, jeżeli chodzi o obwodnicę. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodnicząca Jadwiga Rotnicka:

Dziękuję bardzo za interesujący i tak emocjonalnie przekazany wykład.

(Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jerzy Hopfer: Inaczej nie mogłem.)

Ja muszę też emocjonalnie zareagować na niektóre wypowiedzi. Pan pozwoli, że... Tak się jakoś zdarzyło, że a to jakaś pani minister, a to jakaś tam inna pani czegoś nie... Dlaczego tylko panie są... Dlaczego panowie nie zabrali się do roboty?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Takie mam krótkie pytanie, może prowokujące do...

(Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Jerzy Hopfer: Jeżeli można, to chcę powiedzieć, że panie wtedy były przy rządach...)

Druga sprawa. Za piętnaście trzecia będą musiały wyjść – to są trudne dni dla naszego ugrupowania politycznego – żeby uczestniczyć w zebraniu zarządu Platformy, dlatego dalszą część spotkania poprowadzi mój zastępca, pan Stanisław Gorczyca.

Chciałbym powiedzieć – to taka reminiscencja – że są pewne środki komunikowania się, które zmieniają się wraz z upływem czasu. Nikt chyba sobie dawno temu, pięćdziesiąt, sześćdziesiąt lat temu nie wyobrażał, że nie będzie czegoś, co nazywamy Poczta Polska i listonosza, który będzie przychodził do domu. Teraz informacje pozyskujemy drogą internetową. Chciałbym postawić tu znak zapytania: czy tak czasami nie jest z transportem i z żeglugą śródlądową, że może mamy inne... Jest pytanie prowokacyjne, które stawiam teraz, dlatego że nie będę mogła zostać do końca posiedzenia.

Proszę się nie gniewać, nie dopuszczę teraz pana do głosu, tylko poproszę o następny referat i przekażę prowadzenie koledze. Będzie oczywiście możliwość podsumowania, udziału w dyskusji – salę mamy zarezerwowaną na znacznie dłuższy czas, bo tak zaplanowaliśmy nasze spotkanie.

Proszę pana Macieja Gromka dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, o przedstawienie stanu organizacyjnego i technicznego żeglugi śródlądowej.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie Maciej Gromek:

Pani Przewodnicząca! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Dwa słowa o historii. XVI i XVII wiek to na Wiśle okres, w którym transport wodny osiągnął poważne rozmiary; przewożono w tamtym okresie 250 tysięcy t towarów rocznie. Gdańsk stał się największym portem na Bałtyku. Giełda amsterdamska, wtedy największa na świecie, czwartą część swoich obrotów dokonywała w handlu z Gdańskiem.

Wisła to nie tylko korzyści, Wisła to również żywioł. W 1635 r. fala powodziowa rozlała się w okolicach Warszawy aż pod Radzymin. Powstałe rozlewisko miało szerokość 30 km. Tragiczne skutki miała powódź w 1934 r., kiedy nałożyły się na siebie fale powodziowe z trzech rzek – Dunajca, Wisły i Wisłoki. Wylew tych rzek utworzył na terenach byłych powiatów dąbrowskiego i mieleckiego olbrzymie jezioro o długości 45 km i szerokości 10 km. Dlaczego o tym państwu mówię? Otóż dzisiaj z centralnej Polski nie dostarczamy drogą wodną do Gdańska takiej ilości towarów, a powodzie jak były, tak nadal są. Pamiętamy te z 1997 r. i z 2010 r.

Nie jesteśmy już w XX wieku, ale... W latach pięćdziesiątych trwały badania i próby zmierzające do wymiany żeglugi holowanej na żeglugę pchaną. Na początku lat sześćdziesiątych Czerniakowska Stocznia Rzeczna wypuściła pierwszą serię pchaczy o nazwie „Żubr”. Wybudowano około dwudziestu pięciu tych statków. Były one dostosowane do pchania dwóch barek trzystonowych, były wyposażone w silniki o mocy 90 KM, w dwa silniki o mocy 90 KM. Następny slajd.

Następną jednostką, jaka była produkowana w naszym kraju, przystosowaną do pchania barek, była jednostka o nazwie „Tur”. Tych jednostek w stoczniach płockiej i tczewskiej wyprodukowano około stu. Na slajdzie widzimy „Tura” w całej okazałości wraz z dwoma barkami. Następny slajd.

W latach 1969–1981 wybudowano najdłuższą serię pchaczy „Bizon”. Są to jednostki wyposażone w dwa silniki o mocy 200 KM każdy. Ta jednostka była jednostką na miarę XX wieku, warunki socjalne były na niej bardzo dobre. „Bizon” był dostosowany do pchania dwóch barek pięćsetonowych. Na slajdzie widzimy „Bizona” wraz z dwoma barkami wyładowanymi węglem. Co ciekawe – o tym będzie mówił mój znakomity kolega ze Szczecina, pan doktor Krzysztof Woś – moc 400 KM... Proszę państwa, obecnie taką moc ma TIR na drodze, który przewozi 24 t ładunku. W przypadku tej jednostki 400 KM doskonale radzi sobie z 1 tysiącem t ładunku.

W latach 1969–1975 Krakowska Stocznia Rzeczna budowała w pchacze typu „Łoś”. Są to jednostki strugowodne wyposażone w jeden silnik. Tylko Żegluga Krakowska używała tych jednostek do przewozów trasowych, pozostałe przedsiębiorstwa żeglugowe używały tych jednostek do prac manewrowych w portach.

Wrocławska Stocznia Rzeczna „Zacisze”... Tu wkraść się błąd. W 1978 r. zeszła pierwsza jednostka, ale jednostki te były budowane mniej więcej do połowy lat osiemdziesiątych. Wybudowano krótką serię pchaczy o nazwie „Mufion”. Jednostki te były przeznaczone do prac na górnej Wiśle, jednak do czasu zakończenia kanalizacji górnej Wisły miały pracować na Odrze. Z uwagi na swą dużą moc były wykorzystywane na dolnej Odrze, w dolnym jej biegu, i prowadziły cztery barki o nośności 500 t. Większość tych jednostek została sprzedana do pracy na Łabie i dolnym Dunaju.

W stoczni „Odra” w Szczecinie budowane były pchacze typu „Koziorożec”. Miały one zastąpić wysłużone już pchacze „Tur” i „Żubr”. W latach 1978–1982 stocznia wybudowała dla potrzeb armatorów krajowych dwanaście pchaczy tego typu. Były to jednostki na wskroś nowoczesne, podobnie jak „Bizon” zapewniały załodze doskonałe warunki socjalne. Kilka jednostek zostało sprzedanych do Związku Radzieckiego, a kilka zamówił polski armator z Wybrzeża – Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych.

Do lat siedemdziesiątych głównym trzonem taboru żeglugi śródlądowej była barka motorowa. Polskie stocznie wybudowały łącznie trzysta dwadzieścia trzy jednostki tego typu. Nośność takiej barki to 485 t przy zanurzeniu 170 cm. Następny slajd.

W 1979 r., a więc w roku poprzedzającym rok, w którym żegluga śródlądowa przewiozła rekordową ilość masy towarowej, po polskich rzekach pływało sto sześćdziesiąt pięć pchaczy typu „Bizon”, trzysta dwadzieścia trzy towarowce typu BM-500, czterdzieści trzy strugowodne pchacze typu „Łoś”. Pchaczy „Tur” było osiemdziesiąt dziewięć, typu „Żubr” – dwadzieścia dwa, sześć sztuk pchaczy „Mufion” i jeden „Koziorożec”. Ogólna liczba barek pchanych wynosiła tysiąc trzydzieści cztery.

W systemie pchania barek obowiązuje zasada, że barki czekają na pchacza, a nie odwrotnie. Niestety w latach prosperity żeglugi na trzysta dwadzieścia sześć pchaczy przypadało tysiąc trzydzieści cztery barki, czyli nieco ponad trzy barki na jednego pchacza. W polskich warunkach liczbę barek na jednego pchacza określało się na sześć sztuk. Skutek był taki, że często pchacze czekały na barki. Następny slajd.

Po II wojnie światowej znajdujący się w Polsce tabor żeglugi śródlądowej został upaństwowiony. Powstało kilka państwowych przedsiębiorstw żeglugowych, które do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku były jedynymi armatorami statków rzecznych przeznaczonych do przewozu ładunków. Rozpoczęte pod koniec XX wieku przemiany gospodarcze w naszym kraju nie ominęły również przedsiębiorstw żeglugowych. Część floty pływającej z uwagi na zły stan techniczny oraz kryzys spowodowany brakiem masy towarowej, jak również niskimi stanami wody w rzekach, została pocięta na złom. Pozostała część zmieniła właściciela. Tabor rzeczny stał się własnością większej liczby armatorów, za tu dużo mniejszych. Następny slajd.

Tabor Żegluga na Odrze w latach 1979–1996. Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze było największym armatorem działającym w Polsce. W rekordowym roku 1980 armator ten przewiózł po Odrze nieco ponad 12 milionów t masy towarowej. Głównym ładunkiem był węgiel transportowany z portów śląskich do Szczecina i Świnoujścia oraz – w drodze powrotnej – ruda żelaza do portów w Koźlu i Gliwicach. Część taboru tego armatora uczestniczyła w przewozach zagranicznych do państw Europy Zachodniej. Po przekształceniu w spółkę akcyjną Żegluga na Odrze zmieniła nazwę na Odratrans SA, a w wyniku dalszych przemian – na OT Logistics. Obecnie spółka posiada zarejestrowany tabor pływający w Polsce oraz w Niemczech.

Aktualnie statki tego przedsiębiorstwa głównie wykonują przewozy ładunków pomiędzy portami zachodniej Europy, a także ze Szczecina do państw Europy Zachodniej. W 2012 r. kursowało jeszcze około piętnastu zestawów pchanych, które dostarczały węgiel z portu Gliwice do Wrocławia, jednak z uwagi na utrudnienia nawigacyjne występujące w roku bieżącym na Odrze skanalizowanej – zbyt małe głębokości – zaprzestano przewozów. Ponadto jedna ze spółek tego przedsiębiorstwa wykonuje przewozy na dolnej Wiśle i Zalewie Wiślanym. Następny slajd.

Przyjrzyjmy się teraz, jakim sprzętem dysponowało to przedsiębiorstwo, ile liczyło... W roku 1979 były... Uwzględnione są tu, proszę państwa, jednostki z ważnymi dokumentami bezpieczeństwa, czyli jednostki, które pływały, a nie stały w stoczni. De facto tych jednostek było troszeczkę więcej, ale brałem pod uwagę tylko te, które miały, jak powiedziałem, ważne dokumenty bezpieczeństwa. Barki motorowe – dwieście dziewięć, pchaczy typu „Bizon” – sto pięćdziesiąt dwa, pchaczy typu „Tur” – siedemdziesiąt osiem, barki pchane – siedemset sześć. Popatrzmy teraz na rok 1996. Widać, jak kryzys i niskie stany wody okrutnie obeszyły z tym przedsiębiorstwem. Spadek liczby jednostek jest znaczny.

Żegluga Bydgoska pod koniec XX wieku była drugim co do wielkości przedsiębiorstwem żeglugowym śródlądowym w Polsce. Istniejące dzisiaj przedsiębiorstwo Żegluga Bydgoska jest jedną ze spółek grupy kapitałowej Odratrans SA. Działa na Wiśle i w portach Trójmiasta. Dostarcza pozyskane z Wisły kruszywo do portów w Bydgoszczy, Chełmie i Malborku. Spółka eksploatuje około czterdziestu jednostek pływających. Następny slajd.

Popatrzmy, jak to wyglądało wcześniej. Rok 1979: sto barek motorowych, trzysta pchaczy typu „Bizon”, siedem pchaczy typu „Łoś”, jedenaście pchaczy typu „Tur”, dziewiętnaście holowników, czterdzieści siedem barek holowanych, osiemdziesiąt dziewięć barek pchanych. I popatrzmy na rok 1996 – czas obszedł się z tym przedsiębiorstwem nieco łagodniej z racji tego, że wymianę taboru na pchany przedsiębiorstwo to rozpoczęło jako drugie, po Żegludze na Odrze. To jest pierwszy element. Drugim elementem jest fakt, że przedsiębiorstwo to uczestniczyło głównie w przewozach zagranicznych, więc opierało się kryzysowi dużo skuteczniej.

Popatrzmy na pozostałych armatorów. Żegluga Gdańska, Żegluga Szczecińska to przedsiębiorstwa, które działały w obrębie portów morskich. Ich stan posiadania był

niewielki z racji tego, że wykonywały przewozy głównie na lokalnym rynku portów morskich. Żegluga Krakowska miała osiemnaście pchaczy typu „Łoś”, holowniki – pięć, barki holowane – dwadzieścia, barki pchane – pięćdziesiąt pięć. Żegluga Warszawska: dwadzieścia dwa pchacze typu „Żubr”, trzysta „Łosi”, osiem barek holowanych i sto pięćdziesiąt dwie barki pchane.

Popatrzmy na rok 1996, jak czas okrutnie obszedł się z Żeglugą Krakowską i Żeglugą Warszawską. Dzisiaj tych przedsiębiorstw już nie ma. Żegluga Mazurska: jeden pchacz... Było taki okres, że były dwa, ale to jest region turystyczny, nie ma tam dróg wodnych, którymi można byłoby przewozić poważne ładunki i może niech tak zostanie. Następny slajd.

Aktualnie w rejestrach urzędów żegluga śródlądowej figurują łącznie sześćset sześćdziesiąt dwie barki przeznaczone do przewozów ładunków – łącznie z promami przewozowymi W-2, czyli jednostkami, którymi przewozi się głównie elementy ponadgabarytowe i które nie były uwzględniane we wcześniej prezentowanych tabelach, sześćdziesiąt sześć barek motorowych, pięćdziesiąt sześć holowników, dwieście trzydzieści cztery pchacze, trzydzieści jeden lodołamaczy i sto czterdzieści trzy statki pasażerskie.

Jak to się rozkłada na terenie naszego kraju? Urząd Żegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ma trzy barki motorowe, sześćdziesiąt barek pchanych, cztery holowniki, trzydzieści osiem pchaczy, sześć statków pasażerskich. Te dane dotyczą taboru, który nadaje się do przewozów ładunków.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącej Stanisław Gorczyca)

Jeśli chodzi o armatorów, to na przykład w urzędzie warszawskim jest ich ponad stu czterdziestu. Nikt nie chciałby mnie tu słuchać, gdybym chciał wszystkich wyszczególnić. Chodzi o to, żeby państwo zorientowali się, jaki jest stan posiadania tych armatorów. Dane, które państwu przekazuję, dotyczą... W urzędzie w Warszawie jest zarejestrowanych sześćset osiemdziesiąt jednostek, ale przeznaczonych do przewozu ładunków jest dużo mniej, nieco ponad sto.

Główni armatorzy w Kędzierzynie-Koźlu to Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach – trzy barki i jeden pchacz, DCZ „Transport” – cztery barki pchane, dwa pchacze. Z uwagi na czas nie będę wszystkich wymieniał, ale...

(Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca: Panie Dyrektorze, mam propozycję, ponieważ mamy to w materiałach, w związku z tym możemy bardziej skupić się na...)

Rzeczywiście, może skupię się na portach, bo to jest bardzo istotne. Port w Gliwicach jest czynny, pomimo tego, że w roku bieżącym nie prowadzi przeładunku węgla na barki, ale o tym już wcześniej mówiliśmy. Zdolności przeładunkowe portu w Gliwicach to 5 milionów t ładunków w skali jednego roku. Port w Kędzierzynie, gdzie ładowało się nawozy sztuczne, jest nieczynny. Port w Koźlu – trzy baseny portowe – zdolność przeładunkowa: 3 miliony 300 tysięcy t ładunków. Port jest nieczynny. Mało tego, ten port jest zdewastowany.

Stocznia Koźle, stocznia Damen, stocznia Atut w Januszkowicach zajmują się głównie remontami oraz budową jednostek pływających dla armatorów z zachod-

niej Europy; w tym roku zostały wybudowane dwa statki pasażerskie dla Nowej Soli. Port Cementowni Chorula jest nieczynny, port Metalchem Opole realizuje sporadyczne ładunki, port Opole – nieczynny.

Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu... Może nie będę czytał tych danych z uwagi na czas. Wszystko jest w materiałach. W każdym razie nie są to duże ilości... To, co było przed laty, znacznie, znacznie przewyższało... Jeśli chodzi o głównych armatorów, to jest to właśnie OT Logistics, które ma trzy barki motorowe, sto trzydzieści jeden barek pchanych i pięćdziesiąt trzy pchacze, ale to wcale nie znaczy, że te barki i te pchacze pracują na tamtym terenie. Większość tych jednostek pracuje na zachodnich drogach wodnych i przewozi ładunki pomiędzy tamtejszymi portami.

Port i stocznia. Port w Oławie – nieczynny. Stocznia „Zacisze” we Wrocławiu nie funkcjonuje. Jest jeszcze jedna stocznia na Długiej, ona mi tu jakoś umknęła...

(Głos z sali: Na Odrze?)

Tak. Buduje jednostki dla armatorów z Europy Zachodniej. Nabrzeże węglowe... Ciekawa sprawa jest z Elektrociepłownią Wrocław, do której węgiel dowożony był barkami. W tym roku węgiel dowożony jest koleją, a następnie z wagonów kolejowych przeładunku się go w porcie miejskim na barki, które podstawiane są do nabrzeża elektrociepłowni, gdyż może ona przyjąć węgiel tylko i wyłącznie z wody. Port Popowice we Wrocławiu, gdzie następował przeładunek kruszywa dla miasta i okolicy, wyposażony w silosy do przechowywania cementu luzem jest nieczynny, jest w likwidacji. Port Osobowice I i II – nieczynny. Port Malczyce – nieczynny. Czynna jest za to stocznia w Malczycach, która buduje jednostki dla armatorów z Europy Zachodniej. Port Ścinawa – nieczynny, w Głogowie dwa porty – nieczynne, port w Nowej Soli – nieczynny, stocznia – nieczynna. W Porcie w Cigacicach – sporadyczne przeładunki węgla. Port w Krośnie Odrzańskim – nieczynny.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie – tu jest najwięcej zarejestrowanego sprzętu do przewozu ładunków, a wynika to stąd, że ze Szczecina jest otwarta droga wodna na Zachód, do zachodnich portów rzecznych. Armatorzy zajmują się głównie przewozami towarów do portów zachodniej Europy. Najwięksi to OT Logistics, Odra Lloyd, Fabiko i Nawigar Deneko-Garbień.

Port w Kostrzynie nie funkcjonuje, wykorzystywany jest jedynie sporadycznie. Stocznie działające na terenie miasta to stocznie morskie, z wyjątkiem stoczni „Odra”, gdzie, jak pamiętamy, budowane były pchacze typu „Koziorożec”.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, jeśli chodzi o sprzęt... Może nie będę tego państwu czytał, macie to przed sobą. Główni armatorzy: Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodno-Inżynieryjnego, Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „Lech”, Port Rzeczny Sandomierz. Tam są niewielkie ilości sprzętu. Może warto byłoby powiedzieć, co tam się w ogóle robi. Otóż przewozi się jedynie pozyskane kruszywo z rzek, poza tym sprzęt wykorzystywany jest do budownictwa hydrotechnicznego i podczas budowy nowych mostów. Na tym armatorzy zarabiają. Żadnych przewozów pomiędzy portami, czy pomiędzy województwami nie ma, coś takiego nie funkcjonuje.

Porty i stocznie. Port handlowy w Krakowie nie funkcjonuje, stocznia w Krakowie już nie istnieje, stocznia w Sandomierzu została sprywatyzowana i zajmuje się między innymi remontami jednostek pływających. Port w Sandomierzu – przeładunek kruszywa.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie. Wyróżnia go to, że jest tam chyba najwięcej lodołamaczy w kraju z uwagi na zbiornik we Włocławku. Lodołamacze te biorą udział również w akcji lodołamania w Gdańsku. Główni armatorzy to Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie SA, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie, ASBUD oraz spółka Radan Inwestor. Chciałbym powiedzieć dwa słowa o tej firmie, która ma cztery barki i trzy pchacze. Proszę państwa, od ponad sześciu lat te cztery barki i trzy pchacze stoją w krzakach. Nic się nie dzieje. Walczą o pozwolenie wodnoprawne na wydobywanie kruszywa z Jeziora Zegrzyńskiego i czekają, po prostu trwają. Podejrzewam, że podobna sytuacja jest i w innych urzędach – część floty jest odstawiona, bo nie ma zatrudnienia.

Porty i stocznie. Port w Płocku nie funkcjonuje, stocznia „Centromost” buduje jednostki dla zachodnioeuropejskich armatorów, funkcjonują jeszcze dwie bazy remontowe z możliwością slipowania jednostek pływających należące do Żeglugi Wyszogrodzkiej i PBW w Warszawie. Port Żerański w Warszawie nie funkcjonuje, czynna jest jedynie baza remontowa PBW w Warszawie. Port Praski – nieczynny, Port Czerniakowski przygotowany jest dla jednostek sportowo-rekreacyjnych. Port Rzeczny w Górze Kalwarii nie funkcjonuje, sporadyczne przeładunki ładunków ponadgabarytowych. Port w Puławach – schronisko dla jednostek RZGW i Żegluga Pasażerskiej Henryk Skoczek.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy. Sprzętu jest tam proporcjonalnie tyle, co w innych urzędach. Główni armatorzy: Żegluga Bydgoska, która obecnie wchodzi w skład grupy kapitałowej OT Logistics i posiada siedem pchaczy, dwadzieścia trzy barki pchane i dwa promy W-2 i Wir-Bud, który ma trzy holowniki, trzy pchacze, trzy promy W-2 i dwanaście barek pchanych.

Porty i stocznie. Port w Toruniu – nieczynny, sporadycznie wykorzystywany, służy jako baza dla sprzętu pływającego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Nabrzeże w Solcu Kujawskim – przeładunek kruszywa. Stocznia w Bydgoszczy – remonty jednostek pływających. Port w Bydgoszczy – przeładunek kruszywa. Port Ujście nad Notecią – przed laty duży eksport butelek. Czarnków, stocznia remontowa...

(Głos z sali: Jeszcze jedna sprzedana...)

Tak. Port w Krzyżu... Z uwagi na bardzo trudne i stale pogarszające się warunki nawigacyjne na Noteci dostęp do tych portów jest utrudniony, jest coraz trudniejszy.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku. Pchacze – siedem, holowniki – siedem, czyli tak jak wszędzie, nie za dużo. Główni armatorzy: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Zakład Eksploatacji Kruszywa Rzecznego i... Nie ma takich armatorów jak Żegluga Bydgoska czy OT Logistics, które są typowymi przedsiębiorstwami zajmującymi się transportem na śródlądowych drogach wodnych. W tej chwili są tacy armatorzy, którzy zajmują się budownictwem wodnym, sporadycznymi prze-

wozami. To są niewielkie firmy, które są w stanie przeżyć za to, co zarobią, jeżeli raz czy dwa razy do roku uda im się na Wiśle jakiś transport...

Stocznia Chełmno – stocznia prywatna, remonty. Stocznia w Tczewie już nie istnieje. Port w Malborku – przeładunek kruszywa. Port w Elblągu jest czynny, ale został przekształcony w port morski.

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ma jeden pchacz, jeden holownik i trzydzieści trzy statki pasażerskie. Problemów jak w każdym innym urzędzie na pewno tam jest mnóstwo z racji ogromnej liczby sprzętu sportowo-turystycznego.

Proszę państwa, na zakończenie przedstawię wnioski, a w zasadzie jeden wniosek. Żeglugę śródlądową mamy pomiędzy Szczecinem i portami Europy Zachodniej, a na pozostałym terenie kraju żegluga śródlądowej nie ma, bo jeżeli nie przewozi się ładunków z portu A do portu B i z powrotem, to... Tego, co się dzieje na lokalnych rynkach, nie możemy nazwać żeglugą.

Na zakończenie refleksja: zadbajmy o to, aby przyszłe pokolenia nie musiały się za nas wstydzić. Główne rzeki naszego kraju mają dla nas ogromne znaczenie gospodarcze. Zróbmy wszystko, co należy, aby zapewnić bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, rozwój energetyki wodnej, turystyki i transportu. Zróbmy to z poszanowaniem i zrozumieniem środowiska naturalnego. Bardzo dziękuję za uwagę.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję panu dyrektorowi Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie. Powiało takim smutkiem, że aż się prosi, żeby posłuchać teraz, co na to ekonomia. Można też się spodziewać, jakie będzie też stanowisko pana...

Proszę o zabranie głosu pana dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Temat: ekonomiczne uwarunkowania transportu wodnego.

Proszę bardzo.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Krzysztof Woś:

Panie Przewodniczący! Pani Minister! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt przedstawić ekonomiczne uwarunkowania transportu wodnego śródlądowego, a więc zastanowię się z państwem nad tym, dlaczego warto zabiegać o żeglugę śródlądową i dlaczego warto, aby żegluga śródlądowa występowała w systemie transportowym. Zacznę może, jak wszyscy moi przedmówcy, od rzeczy oczywistej. Otóż żegluga śródlądowa wtedy ma szansę istnieć w systemie transportowym, kiedy istnieją śródlądowe drogi wodne. Bez drogi wodnej żegluga po prostu nie ma. W Europie jest 37 tysięcy km dróg wodnych uznanych za żeglowne, które łączą Atlantyk z Uralem. Jest to ogromny kapitał, o który powinniśmy zabiegać również w kontekście naszej polskiej żeglugi śródlądowej.

Proszę państwa, transport wodny śródlądowy występuje w dwóch układach infrastruktury technicznej, czyli nie tylko w systemie transportowym, ale przede wszystkim

w systemie gospodarki wodnej jako jedna z wielu funkcji. Musimy pamiętać o tym, że zasoby wód powierzchniowych są wielofunkcyjnym organizmem wykorzystywanym nie tylko przez transport wodny, ale także przez takie dziedziny gospodarki jak rekreacja, turystyka, rybołówstwo i energetyka. Bardzo ważne są też funkcje komunalne, przemysłowe, rolnicze – można by je tu wymieniać – a czasami, jak w przypadku wód granicznych, nawet polityczne.

Kondycja infrastruktury decyduje o tym, jak mogą funkcjonować i rozwijać się poszczególne funkcje. Wielozadaniowość zasobów wód powierzchniowych powoduje, że... Dla żeglugi śródlądowej stanowi to istotną zaletę. Wymieniłem tu przypadki, kiedy względy transportowe niekoniecznie przesądzą o tym, że podejmuje się pewne inwestycje infrastrukturalne na drogach wodnych. Żegluga śródlądowa jedynie partycypuje w kosztach utrzymania i budowy dróg wodnych. Do końca nikt nie policzył, ile to jest. Próbowano robić takie badania w ramach badań Komisji Europejskiej na Sekwanie. Oceniono wtedy, że około 30% ogólnych kosztów związanych z budową dotyczy funkcji transportowych, a pozostałe koszty ponoszą inni użytkownicy wód.

Proszę państwa, wysoka produktywność nakładów inwestycyjnych... Ponieważ jedna budowla hydrotechniczna służy wielu użytkownikom... Co prawda nakłady inwestycyjne na nie są dosyć duże, ale zwracają się wielokrotnie dzięki temu, że budowle wykorzystywane są przez wielu użytkowników. Ostatnia sprawa dotycząca infrastruktury, o której wspomniałem, to... Czasami względy transportowe nie wpływają na to, że decydujemy się na modernizację zabudowy hydrotechnicznej. Mogę tu podać kilka przykładów. Chociażby pozyskiwanie energii elektrycznej ze stopnia wodnego powoduje, że przy okazji korzysta na tym żegluga śródlądowa. Jeżeli chodzi o ochronę przeciwpowodziową, to, jak wiemy, podstawowym zabiegiem profilaktycznym w ochronie przeciwlodowej jest właściwa zabudowa regulacyjna, która eliminuje miejsca zatorogene, pozwala lodołamaczom na dotarcie do zatoru lodowego, a jednocześnie umożliwia żegludze śródlądowej eksploatację drogi wodnej.

Proszę państwa, w stosunku do innych gałęzi transportu środki transportu wodnego śródlądowego charakteryzują się dużą nośnością, masowością i przestrzennością ładunkową. To ma bardzo duże znaczenie, dlatego że transport wodny śródlądowy uzupełnia ofertę całego systemu transportowego, a dzięki swoim cechom charakterystycznym jest predysponowany do przewozu pewnych grup ładunkowych, które nie są szczególnie chętnie obsługiwane przez inne gałęzie. Występuje tu tak zwane zjawisko skali, to znaczy, że duża masowość środków transportu powoduje, że armatorzy śródlądowi są skłonni przewozić ładunki tańsze, ale pod warunkiem, że będą mogli je przewozić na większe odległości. Czyli im więcej zabierzemy ładunku na środek transportu, tym bardziej... Koszty stałe są na tym samym poziomie bez względu na to, jaką pokonamy odległość, a koszty jednostkowe maleją wraz z każdym kilometrem, na jaki barka oddala się od miejsca nadania ładunku. Żegluga śródlądowa może spokojnie konkurować w segmencie obsługi ładunków, którymi nie jest zainteresowany na przykład transport drogowy, bo go po prostu

na to nie stać. Środki transportu wodnego śródlądowego najchętniej wykorzystywane są na średnich i na długich dystansach.

Wysoki współczynnik bezpieczeństwa. Proszę państwa, ze statystyk wynika, że w transporcie wodnym śródlądowym odnotowuje się najmniej wypadków. Oczywiście odnotowuje się jakieś wypadki, nie jest to gałąź bezwypadkowa, ale w stosunku do innych gałęzi transportu są tu zdecydowanie lepsze współczynniki. Ten fakt predestynuje tę gałąź transportu do przewozu na przykład ładunków niebezpiecznych. Bezpieczeństwo na drogach wodnych obecnie wzrasta dzięki stosowaniu systemów informacyjnych, które mają za zadanie jeszcze bardziej poprawić...

Cechy charakterystyczne żeglugi śródlądowej powodują, że w tej chwili polityki transportowa Komisji Europejskiej wskazuje żeglugę śródlądową jako tę gałąź, która powinna równoważyć system transportowy. Chodzi tu o małą pracochłonność i wynikającą z niej wysoką wydajność pracy. Możemy sobie wyobrazić, nie sięgając do przykładów europejskich, typową polską barkę motorową, która zabiera na pokład 500 t ładunku. To jest porównywalne do dwudziestu, dwudziestu pięciu tirów. Na takiej barce jest trzyosobowa załoga, a wyobraźmy sobie, ilu kierowców musiałoby zostać zatrudnionych, żeby przewieźć taką samą partię ładunku. Stąd w przypadku żeglugi mówimy o bardzo wysokiej wydajności pracy.

Niewielka energochłonność związana jest z mniejszym zapotrzebowaniem na moc. Tu jest ten sam przykład. Na barce motorowej, na statkach śródlądowych, o których tu mówił mój kolega, dyrektor urzędu z Warszawy, instalowane są silniki o mocy, powiedzmy, pięciuset, sześciuset... Moc silników instalowanych w tirach jest porównywalna, ale tirem można przewieźć tylko 20 t, a na typowej polskiej barce – 500 t. Widać tu od razu zdecydowanie mniejsze zapotrzebowanie na energię, jaka jest potrzebna do przemieszczenia tych ładunków.

Najmniejsza terenochłonność, jeśli chodzi o gałęzie transportu lądowego. Terenochłonność jest bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na koszty zewnętrzne transportu, bo każda gałąź transportu wymaga odpowiedniej infrastruktury, po której się porusza, a to wymaga odpowiedniego terenu przeznaczonego na tę infrastrukturę oraz terenu towarzyszącego, który w pewnym sensie jest wyłączony z innych funkcji. W przypadku żeglugi śródlądowej opieramy się przede wszystkim na naturalnych drogach wodnych, więc terenochłonność tu nie występuje. Występuje tylko w minimalnym zakresie dotyczącym punktów obsługi statków i ładunków, czyli portów, przeładowni.

Niska szkodliwość dla środowiska. Proszę państwa, to jest podstawa zaleta tej gałęzi transportu. To ona zdecydowała o tym, że archaiczny środek transportu, jakim był statek żeglugi śródlądowej, w tej chwili przeżywa swój renesans, jeżeli chodzi o możliwości jego zastosowania i wykorzystanie. Wszędzie tam, gdzie tylko jest to możliwe... Wszyscy zabiegają o to, aby żegluga śródlądowa mogła istnieć w systemie transportowym właśnie dlatego, że w jej przypadku szkodliwe oddziaływanie na środowisko jest minimalne.

Proszę państwa, nie ma gałęzi transportu, która by nie oddziaływała szkodliwie na środowisko. Wszystkie gałęzie transportu oddziałują szkodliwie na środowisko, ale

bez transportu nie jesteśmy w stanie sobie poradzić, jeżeli chcemy właściwie funkcjonować i rozwijać gospodarkę. Nie chcę powtarzać sformułowania, że transport jest krwiobiegiem gospodarki, ale taka jest prawda. Co ważne, jeżeli chcemy, żeby w przyszłości transport nie stanowił jakiejś bariery rozwojowej, to powinniśmy z co najmniej dwudziestoletnim wyprzedzeniem planować jego parametry.

Teraz, proszę państwa, zobaczmy, jak to wygląda, jeżeli chodzi o transport wodny śródlądowy w Europie. Średnio około 6% stanowią przewozy środkami transportu wodnego śródlądowego. Różnie to się kształtowało. Gigantami, jeżeli chodzi o wykorzystanie żeglugi śródlądowej, są takie kraje jak Holandia, Niemcy i Belgia, ale też pojawia się tu Rumunia czy Bułgaria. To są państwa, gdzie transport wodny śródlądowy ma istotne znaczenie w systemie transportowym. Polska na tle pozostałych krajów europejskich wypada bardzo niekorzystnie.

Jak to wygląda, jeżeli chodzi o masę przewiezionych ładunków. W Europie rocznie przewozi się około 1 miliarda t ładunków żeglugą śródlądową. W 2011 r. przewieziono 898 milionów t ładunków, a to oznacza trzydzieści sześć milionów ciężarówek mniej na drogach. To jest ta skala, która decyduje o tym, że wszędzie tam, gdzie są warunki do żeglugi śródlądowej, wszyscy zabiegają o to, aby miała ona odpowiednie warunki funkcjonowania.

Tak jak powiedziałem, transportem wodnym śródlądowym przewozi się przede wszystkim ładunki masowe, ale nie tylko. Okazuje się, że transport wodny śródlądowy wraz ze zmianą struktury rodzajowej ładunków, jakie były kierowane i jakie w ogóle występowały w transporcie... Wiemy, że w transporcie generalnie zmienia się struktura rodzajowa ładunków. Ładunki masowe przewozi się w mniejszych ilościach na rzecz ładunków drobnicowych, a zwłaszcza ładunków skonteneryzowanych. Żegluga śródlądowa znalazła tu dla siebie odpowiednie miejsce, przede wszystkim w krajach Europy Zachodniej, obsługując ładunki kontenerowe i uczestnicząc w intermodalnych łańcuchach transportowych. Jest to głównie obsługa dużych portów Morza Północnego w Holandii, w Belgii i w Niemczech, takich jak Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia czy Hamburg. Tam, proszę państwa, transport wodny śródlądowy jest tą gałęzią transportu, która dzisiaj przewozi najwięcej kontenerów.

Dlaczego tak się dzieje? Za chwilę o tym powiem. Otóż najlepsze warunki do rozwijania żeglugi śródlądowej rzeczywiście występują na styku żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej. Proszę państwa, jest tendencja do budowy coraz większych statków właśnie ze względu na to zjawisko skali. Statek, który wpływa do portu, chce być jak najszybciej obsłużony, bo każdy dzień postoju w porcie powoduje bardzo duży wzrost kosztów transportu. Okazuje się, że idealnym rozwiązaniem do tego, żeby ograniczyć postój w porcie jednostek transportu morskiego, jest zaangażowanie do obsługi zaplecza transportu wodnego śródlądowego. Jeśli chodzi na przykład o kontenerowce, to obsługiwane są one przede wszystkim przez transport wodny śródlądowy ze względu na cechę masowości. Bardzo szybko kilka jednostek śródlądowych jest w stanie obsłużyć kontenerowiec. Typowa barka europejska mieści 1 tysiąc 250 t. Kilka takich barek, które pływają po Renie, jest w stanie obsłużyć konte-

ner. Gdyby trzeba było obsługiwać transport kontenerowy przez transport samochodowy, to zdecydowanie dłużej by to trwało i oczywiście byłoby odpowiednio droższe.

Proszę państwa, jak w ogóle przedstawiają się prognozy rozwoju transportu w Europie? Widzimy, że nie ma możliwości rozwijania gospodarki bez jednoczesnego rozwoju transportu, bo kiedy gospodarka się rozwija, wtedy zgłasza zapotrzebowanie na obsługę transportową. Proszę państwa, do 2020 r. będzie to wzrost o 20%, a w 2050 r. będzie to już o 80% więcej w stosunku do tego, co mamy dzisiaj.

Opierając się tylko i wyłącznie na transporcie samochodowym, który oczywiście ma swoje zalety, decydując o tym, że tak chętnie korzystamy z transportu samochodowego... To jest jedyna gałąź transportu, która pozwala na obsługę od drzwi do drzwi, czyli od nadawcy do odbiorcy bez konieczności angażowania innych środków transportu. Inne środki transportu niestety wykorzystują transport samochodowy jako ten dowozowo-odwozowy. Tyle że, proszę państwa, opierając się przede wszystkim na transporcie samochodowym, który w tej chwili dominuje w Europie, skazujemy się na coraz większe jego koszty, na coraz większą kongestię na drogach, zwłaszcza w aglomeracjach miejskich. Dlatego podmioty polityki europejskiej, które zajmują się transportem, stawiają w tym momencie na żeglugę śródlądową, która jest gałęzią mogącą niejako równoważyć system transportowy poprzez przejęcie części ładunków z transportu samochodowego.

Proszę państwa, ma to konkretny wyraz w dokumentach, jakie są publikowane przez Komisję Europejską. Takim podstawowym jest oczywiście biała księga z 2011 r. To jest kontynuacja pewnych zapisów i pewnych kierunków wskazanych w białej księdze z 2001 r. Z tym że niestety nie udało się osiągnąć wszystkich zawartych w tej księdze z 2001 r. celów i niejako zostały one powtórzone w nowej księdze, w księdze z 2011 r. Proszę państwa, mówi się tam przede wszystkim o tym, że do 2030 r. powinniśmy w 30% przenieść masę ładunkową z transportu samochodowego na transport kolejowy i wodny śródlądowy, zaś do roku 2050 powinno to być aż 50% ładunków. Mówi się też o tym, że do roku 2050 wszystkie ważniejsze porty morskie Unii Europejskiej powinny mieć właściwe warunki, zagwarantowany dostęp i być obsługiwane przez transport kolejowy i transport wodny śródlądowy. Mówi się zatem o tym, proszę państwa, że wszędzie tam, gdzie istnieją odpowiednie warunki do tego, żeby funkcjonował transport wodny śródlądowy, powinniśmy zabiegać o to, aby zapewnić mu odpowiednie warunki działania, łącznie z tym, że należy poprawiać infrastrukturę tego transportu.

Kolejnym dokumentem, który świadczy o tym, że żegluga śródlądowa nie jest Komisji Europejskiej obojętna, jest program NAIADES z 2006 r. Wiemy już, że w tej chwili opracowuje się drugi program, tak zwany NAIADES II, po opublikowaniu najnowszej białej księgi, chcąc dostosować ten program do celów, jakie stawia sobie nowa polityka transportowa. Proszę państwa, generalnie w tym programie chodzi o to, że wskazuje się obszary, na których powinniśmy się skupić, jeżeli chcemy rozwijać i wspomagać żeglugę śródlądową. Tam jest pięć strategicznych obszarów: pierwszy to jest flota, drugi to jest rynek, trzeci to kwalifikacje i zatrudnienie, czwarty to wizerunek, a piąty

to infrastruktura. Jeżeli chodzi o infrastrukturę, to również bardzo ważną rolę widzi się we włączeniu w to żeglugi śródlądowej i daniu jej szansy na zdobycie lepszej pozycji konkurencyjnej.

Dokumentem, który to między innymi ułatwia, jest dyrektywa z 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej. O co tu chodzi? Proszę państwa, w tej dyrektywie chodzi o to, że na wszystkich śródlądowych drogach wodnych, które zostały uznane za drogi wodne o znaczeniu europejskim, państwa mają obowiązek stworzyć taki system, który pozwala, po pierwsze, zwiększyć bezpieczeństwo żeglugi, po drugie, poprawić wydajność tej żeglugi, spowodować, żeby stała się ona bardziej konkurencyjna, i po trzecie, spowodować, żeby miała ona jeszcze wyższy niż w tej chwili wskaźnik, jeżeli chodzi o ochronę środowiska. Ten system to jest system informacyjny, którego jednym z podstawowych elementów jest na przykład elektroniczna mapa nawigacyjna, która pozwala kapitanom na obserwowanie swojej trasy rejsu, pozwala nie tylko kapitanom na pozyskiwanie informacji w formie tej mapy czy komunikatów, jakie są dostarczane z centrum RIS, ale daje także informacje wszystkim podmiotom zaangażowanym w łańcuch transportowy, w którym uczestniczy żegluga śródlądowa, a są to wszelkiego rodzaju operatorzy śluz, mostów, operatorzy portów, przeładowni, spedytorzy, którzy opracowują jakieś łańcuchy transportowe i zastanawiają się, która gałąź transportu powinna uczestniczyć w transporcie ładunków, aby jak najlepiej zaspokoić potrzeby klientów.

Proszę państwa, można by długo mówić na ten temat. Powiem tylko tyle, że uczestniczymy w budowie takiego systemu, zharmonizowanego systemu informacji rzecznej. W tej chwili jest on budowany na dolnym odcinku Odry, jest to system pilotażowy. Mamy nadzieję, że z czasem będziemy ten system rozwijać. Najważniejsze jest to, żeby spróbować przetestować, jak odbiorą go armatorzy, czy spełni on nasze oczekiwania. To będzie stanowiło pewien argument do tego, aby można go było dalej rozwijać.

Proszę państwa, kolejnym dokumentem, który świadczy o tym, że żegluga śródlądowa jest bardzo poważnie traktowana przez Komisję Europejską, jest dyrektywa ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. Co to znaczy? To znaczy, że w tej chwili stworzono jeden standard, który obowiązuje we wszystkich krajach Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o wymagania techniczne w stosunku do statków śródlądowych. Dyrektorzy urzędów stali się organami inspekcyjnymi i pomiarowymi, i w tym momencie czuwają nad odpowiednią jakością i standardem technicznym tych statków. Co jest ważne? Ważne jest to, że armatorzy śródlądowi mają w tej chwili możliwość wyboru, mają możliwość wyboru zarówno podmiotu, który przeprowadzi inspekcję techniczną, jak i miejsca, gdzie ta inspekcja techniczna może zostać przeprowadzona. Jeżeli na przykład polska barka jest w trakcie pracy na europejskich drogach wodnych, to może skorzystać z takiej inspekcji i wiadomo, że inspekcja zostanie przeprowadzona na tym samym poziomie w każdym kraju europejskim, w tym również w Polsce.

Tak że, proszę państwa, dużo się dzieje, jeżeli chodzi o transport wodny śródlądowy w kontekście dostosowywania go do standardów i wymogów europejskich, nie-

mniej ciągle pozostaje podstawowa kwestia, mianowicie to, że aby transport wodny śródlądowy rzeczywiście istniał w ofercie usług na rynku usług transportowych, musi być droga wodna. To jest podstawowa sprawa. O tym, że warto rozwijać transport wodny śródlądowy, świadczy chociażby fakt, że system transportowy wielogałęziowy jest zdecydowanie bezpieczniejszy od systemu transportowego, który ma w swej ofercie mniej gałęzi transportu, a gdy wszędzie tam, gdzie jest taka możliwość, żegluga śródlądowa będzie utrzymywana i rozwijana, to system transportowy stanie się bezpieczniejszy. Dziękuję bardzo za uwagę.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Krzysztofowi Wosiowi. Bardzo ciekawe wystąpienie.

Proszę państwa, przechodzimy do kolejnego punktu. Pewnie odpowiemy sobie na pytanie, co należałoby zrobić, żeby mieć tę infrastrukturę i transport, który mógłby być może być najbardziej atrakcyjny, także pod kątem ekonomicznym.

Bardzo proszę pana Krzysztofa Polaka, dyrektora Biura Regionalnego we Włocławku Hydroprojekt Warszawa. Pana wykład nosi tytuł „Zakres niezbędnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych w wodnych drogach transportowych i w infrastrukturze brzegowej”.

Proszę państwa, po tym punkcie zaczniemy dyskusję. Proszę bardzo, jeśli ktoś z państwa chciałby zabrać głos, to proszę o zgłoszenie tego tutaj, przy stole prezydyjnym.

Panie Dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor Biura Regionalnego we Włocławku DHV Hydroprojekt Krzysztof Polak:

Przepraszam, są jakieś trudności techniczne.

(*Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca: Są jakieś problemy techniczne? Już nie ma.*)

Panie Przewodniczący! Drodzy Państwo!

Tytuł mojego wystąpienia to „Zakres niezbędnych przedsięwzięć organizacyjnych i inwestycyjnych w wodnych drogach transportowych i w infrastrukturze brzegowej”.

Siłą rzeczy, pewne sprawy będę powtarzał po moich przedmówcach. Plan mojej prezentacji przedstawia się następująco: na początek stan prawny, następnie obecny stan dróg wodnych, konwencja AGN, niezbędne przedsięwzięcia organizacyjne, niezbędne przedsięwzięcia inwestycyjne oraz podsumowanie.

Po prawej stronie widoczny jest stopień wodny we Włocławku. Od razu się wydało czy potwierdziło, skąd jestem. Jest to zdjęcie zrobione w czasie bardzo niskich stanów wody w Wiśle.

Istniejący stan prawny, co już pojawiło się w poprzednich wystąpieniach, określa ustawa o działach administracji rządowej, prawo wodne, o żegludze śródlądowej, ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego dla Odry 2006. Ja tu wypunktowałem program dla międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski jako istotny, jako program, który powinien zostać uchwalony i wdrożony.

Na następnym slajdzie przedstawiłem obecny stan dróg wodnych. Temat ten również był tu już poruszany. W podsumowaniu można stwierdzić, że wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym klasy IV i V spełnia w Polsce zaledwie 5,9% ich długości, konkretnie jest to 214 km. Drogi o znaczeniu regionalnym klasy I, II i III stanowią 3 tysiące 446 km i faktyczna eksploatacja przez żeglugę dróg żeglownych wyniosła 3 tysiące 347 km, 91,5%. Obecny stan dróg wodnych został już przez pana dyrektora bardzo szczegółowo omówiony, więc nie będę tego powtarzał, niemniej jest to bardzo istotna sprawa.

Jeżeli chodzi o przewozy, to również te tabelki potwierdzają bardzo niski poziom, niestety trend jest malejący. W tej chwili jest to 0,35% ogólnej ilości przewiezionych ładunków przy średniej w Europie Zachodniej na poziomie 5,9%. Od około trzydziestu lat utrzymuje się tendencja spadkowa przewozu towarów drogą wodną.

Następny temat to konwencja AGN. Ta mapa, ten schemat też jest wszystkim bardzo dobrze znany. Ja bym chciał tylko zwrócić uwagę na zaznaczony tu Bydgoski Węzeł Wodny, który już w wielu opracowaniach i na wielu forach jest przedstawiany jako centrum przeładunku ładunków kontenerowych, które zmierzałyby drogą wodną z Gdańska, z portu czy z nabrzeża kontenerowego, które – jak wiadomo, choć może nie wszystkim wiadomo – ostatnio bije rekordy, jeżeli chodzi o kontenerowce przybijające do tego nabrzeża. Następny slajd również jest związany z konwencją AGN, to też jest już znane.

Jeżeli mogę, to poproszę o następny, bo tekst konwencji jest na pewno wszystkim bardzo dobrze znany, ale ten slajd jest niejako okraszony zdjęciem akweduktu wodnego w okolicach Magdeburga, który został wybudowany za 500 milionów euro w 2003 r. na terenie dawnego NRD. Chciałbym tu powiedzieć, właściwie potwierdzić wypowiedzi moich poprzedników o tym, że nie jest tak, że w tamtych krajach nic się nie dzieje, bo drogi wodne są unowocześniane i jest to możliwe.

Jeżeli chodzi o kanał Dunaj – Odra – Łaba, to jest on bardzo istotnym elementem. Chciałbym tylko dodać do tych map, które były widoczne poprzednio i które obrazują te drogi, że jesteśmy właściwie jedynym krajem, który nie podpisał tej konwencji, ale presja naszych sąsiadów jest duża, a na pewno będzie jeszcze większa, żeby jednak ten program budowy dróg wodnych w Polsce uruchomić i zrealizować. Jest to niezbędne.

Jeżeli chodzi o niezbędne przedsięwzięcia organizacyjne, to nasze propozycje przedstawiają się następująco. Ja jestem z pokolenia, które jeszcze pamięta działalność CUGW, czyli Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej. My postulujemy powrót do tego typu instytucji w Polsce, która zajęłaby się generalnie szeroko pojętą gospodarką wodną jako jedyna, byłaby jedyną instytucją, która zarządzałaby gospodarką wodną w pełnym zakresie i skupiałaby kompetencje, które w tej chwili są rozproszone, jak wiadomo, w sześciu resortach.

Ten slajd jest okraszony zdjęciami z najgorszego chyba odcinka do żeglugi na Wiśle poniżej Włocławka, jest to rejon Anwilu oraz Nieszawy. Na zdjęciu po prawej stronie widać, że przy ujęciu wody dla Anwilu jest przynajmniej częściowa regulacja za pomocą ostróg i to troszeczkę dzia-

ła. Zaś parę kilometrów dalej w okresie głębokiej niżówki powstaje niesamowita łacha, przez którą – tak jak tu ktoś mówił – trudno nawet przepłynąć kajakiem.

Kontynuujemy wątek niezbędnych przedsięwzięć organizacyjnych. Gdyby ta instytucja powstała, musiałyby być zapewnione źródła finansowania nie tylko z budżetu państwa, chociaż to powinno być podstawą, ale przydałoby się również partnerstwo publiczno-prywatne, wydzielenie specjalnego funduszu z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na szeroko rozumianą gospodarkę wodną, doszacowanie nakładów na gospodarkę wodną i drogi wodne. Dlaczego zostało tu użyte słowo „doszacowanie”? Mianowicie dlatego, że w praktyce inżynierskiej bardzo często spotykane jest takie zjawisko, że rozpoczynamy jakąś inwestycję w ramach gospodarki wodnej, a później okazuje się, że przewidywane koszty są czasami o 100% albo i więcej przekraczane. Uważam, że jest to dość poważny problem, zresztą nie tylko w naszej dziedzinie, ale także w innych działach gospodarki.

Nowelizacja prawa wodnego, prawa ochrony środowiska, ustawy o żegludze śródlądowej, prawa dotyczącego dróg wodnych i transportu wodnego oraz ustawy o zamówieniach publicznych. To wszystko się łączy w to, żeby gospodarka wodna mogła działać efektywnie, a przede wszystkim, żeby była ta gospodarka wodna.

Potencjalne efekty ukończenia kaskady dolnej Wisły. Będzie o tym mowa także w dalszej części. Chciałbym tu podkreślić to, żeby na problem, jakim są drogi wodne, patrzeć z punktu widzenia całej gospodarki wodnej, ponieważ tylko taka jest szansa na jej realizowanie. Jeden z efektów to znaczny wzrost produkcji energii ze źródeł nieemisyjnych. Trzeba powiedzieć, że kaskada dolnej Wisły w takiej formie, jaka została wypracowana w latach siedemdziesiątych, daje nam łączną moc elektrowni wodnych ponad 1 tysiąc 300 MW, zwiększenie retencji wody, możliwość redukcji fal wezbraniowych, co już jest odczuwane na przykład poprzez działanie zbiornika wodnego we Włocławku, który łagodzi te zjawiska. Wprawdzie jego możliwości nie są wielkie, ale gdyby nie retencjonowanie wody w zbiorniku i przygotowanie zbiornika do fali wezbraniowej, to według naszych obliczeń fala wezbraniowa w Toruniu byłaby wyższa o 50–60 cm, co – jak wiadomo – na terenach miejskich ma bardzo duże znaczenie.

Kolejny efekt to złagodzenie przebiegu zjawisk lodowych. Jak wiadomo, zjawiska lodowe, szczególnie w sytuacji braku regulacji czy kanalizacji rzek, są bardzo dotkliwe i dewastują pozostałości istniejącej zabudowy regulacyjnej. Tutaj ten problem by zniknął. Kolejne efekty to powstanie wysokiej klasy drogi wodnej, co jest oczywiste, alimentacja wody, nawodnienia, rozwój infrastruktury wodnej oraz ożywienie gospodarcze regionu, chodzi tu głównie o turystykę.

Tutaj widoczna jest Wisła w okolicach Nieszawy, przetrzut nurtu, wszystko to pięknie wygląda, ale niestety w tych warunkach nie da się prowadzić żeglugi, żadnej żeglugi.

Następny slajd być może wzbudzi refleksję nad tym, w którym miejscu jesteśmy, ponieważ widoczny jest tu fragment koryta Wisły w rejonie Torunia, u góry to jest według mapy z 1836 r., a na dole po przeprowadzeniu regulacji w 1855 r. Tak jak powiedziałem, to ku jakiejś refleksji.

Następna sprawa to regulacja rzek poprzez budowę stopni wodnych. Tutaj widoczny jest stopień Malczyce w budowie na Odrze. Ja nie potrafię powiedzieć, ile lat jest on budowany, wiem tylko, że pierwsze plany powstawały na początku lat siedemdziesiątych. Wybudowana jest śluza, wybudowana jest elektrownia, wybudowany jest jaz, brakuje przepławki dla ryb, co spowodowało kilkuletni poślizg w tej budowie, brakuje też przegrodzenia i progu o stałej koronie.

Wspominałem o centrum przeładunku kontenerów w Bydgoszczy. Musiałoby powstać więcej takich centrów logistycznych. Świetnym miejscem są na przykład Gliwice na kanale, gdzie są magazyny o powierzchni 14 tysięcy 500 m², pomieszczenia biurowe, place składowe. To oczywiście byłoby związane z budową drogi wodnej E30 do połączenia z Dunajem.

Tu widzimy zdjęcie dawnego portu letniego we Włocławku. W tej chwili to nawet nie widać, że tam był port. Chciałbym tylko przypomnieć, że kiedyś były budowane i działały porty zarówno letnie, jak i zimowe. Tak w tej chwili wygląda zimowy port we Włocławku, a pamiętam, że kiedyś, jak zbliżała się zima, był on cały wypełniony jednostkami, które miały w nim przetrwać zimę. Teraz wygląda to tak, że jeżeli jakiś port funkcjonuje, to jest on wykorzystywany wyłącznie do przeładunku kruszywa. Tak jest w porcie rzeczonym w Bydgoszczy.

Tu widzimy Port Czerniakowski w Warszawie, który nie działa. Port przeładunkowy Elektrociepłowni Wrocław, tutaj też są ładunki masowe.

Tak jak powiedziałem, musimy przygotować się na to, że te porty będą zupełnie inne, będą musiały mieć zupełnie inne nabrzeża i zupełnie inne zaplecze.

Wskazanie prześwitu przepraw pod mostami. Tutaj przykładami są mosty w Płocku. To jest nowy Most Solidarności, który ma prześwit 12 m, stalowy ma prześwit 9 m. Wiadomo, że to są wystarczające wysokości, niemniej nie ma jakiejś jednej myśli, która by przyświecała budowniczym mostów. Chciałbym tu przypomnieć, pewno państwo o tym słyszeli, informację o moście w Drewnicy na Szkarpawie, który zablokował żeglugę uprawianą w jakimś tam stopniu na tej rzece i trzeba było podejmować odpowiednie zabiegi, żeby tę żeglugę umożliwić.

W podsumowaniu państwo tu widzicie nasze główne postulaty. Otóż przedsięwzięcia organizacyjne i inwestycyjne muszą się koncentrować wyłącznie na drogach wodnych o charakterze międzynarodowym. Naszym zdaniem jest to konieczne. Jeśli chodzi o drogi wodne, które trzeba rewitalizować, czyli drogi wodne I i II klasy, naszym zdaniem byłoby to zadanie dla samorządów. Najpierw należy doprowadzić istniejące drogi wodne do międzynarodowego znaczenia klasy IVa z minimalnymi wymaganiami, to jest dla statków do 85 m długich, 9,5 m szerokich, 2,5 m zanurzonych i posiadających nośność od 1 tysiąca t do 1 tysiąca 500 t.

„Program dla Odry – 2006” przewiduje uzyskanie drogi wodnej III klasy o głębokości do 1,8 m na całej długości. Drugi etap to inwestycje związane z budową drogi wodnej IV klasy oraz wybudowanie kanału Odra – Dunaj z ponadpięćdziesięciokilometrowym odcinkiem na terenie Polski. Tu również będzie niezbędna budowa kaskady, gdyż zabiegami regulacyjnymi nie uda się stworzyć takiej drogi.

W latach 1992–1993 na zlecenie wojewody warszawskiego, który reprezentował z kolei trzynastu wojewodów województw położonych wzdłuż Wisły, ministra transportu i gospodarki morskiej oraz ministra środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa Hydroprojekt wykonał Studium możliwości uruchomienia drogi wodnej wschód – zachód i perspektyw jej rozwoju. Studium może stanowić materiał wyjściowy do dalszych analiz z uwzględnieniem obecnych warunków. Przypuszczam, że studium to jest zarówno w zasobach tych ministerstw, jak i niektórych województw. Chcę jeszcze powiedzieć, że było to studium interdyscyplinarne, uwzględniające warunki gospodarcze, przyrodnicze oraz uwarunkowania zewnętrzne, czyli już wtedy była mowa o aktywizacji dróg wodnych, tak to się wtedy nazywało, na wschód od Łaby.

Połączenie Odra – Wisła drogą wodną IV klasy jest możliwe poprzez wybudowanie nowego kanału. Jesteśmy zdania, że z istniejącego kanału, z istniejącej drogi wodnej, która oczywiście powinna być zrewitalizowana, nie można uczynić drogi wodnej IV klasy. To musi być osobny kanał.

Dolna Wisła może osiągnąć parametry drogi wodnej IV klasy wyłącznie poprzez budowę kaskady. Stosując zabiegi regulacyjne czy klasyczną regulację, nie da się osiągnąć takich parametrów żeglugowych, jakie są wymagane, dotyczy to nie tylko głębokości.

Połączenie Warszawa – Brześć jest możliwe z wykorzystaniem Bugu. Tu wracamy do potrzeby stworzenia instytucji typu CUGW, instytucji z możliwie kompetentną strukturą administrowania, planowania, organizowania, realizacji i finansowania dróg wodnych i transportu wodnego w Polsce. Dziękuję bardzo za uwagę.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, mamy około godziny, ponieważ chyba do godziny 17.00 jest zarezerwowana sala. Zgłosiło się jedenastu mówców. Myślę, że moglibyśmy zaproponować, aby państwo mieli po trzy minuty, tak żeby później była jeszcze chwila na dyskusję i wnioski. Myślę, że znajdziemy jakieś wspólne elementy, które mogłyby być zapisane jako wnioski, bo nie sądzę, żeby powstało jednobrzmiące stanowisko wszystkich państwa co do różnych rozwiązań czy pomysłów.

Proszę państwa, przechodzimy do dyskusji.

Jako pierwszą osobę poproszę pana Stanisława Wrońskiego o zabranie głosu. Pan jest z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Proszę bardzo, trzy minuty.

Ekspert Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Stanisław Wroński:

Dzień dobry.

Tak jak zostałem zapowiedziany, nazywam się Stanisław Wroński i reprezentuję tu urząd kujawsko-pomorski.

Proszę państwa, w zasadzie zaniemówiłem. Zajmuję się tą problematyką w różnym stopniu od dwunastu lat, ale dzisiejsze spotkanie to jest dla mnie chyba najgorsze spotkanie. Tak się zastanawiałem, czy to już jest przemożna niemożność, czy jakaś bezinteresowna nieżyczliwość. Proszę państwa, nie mogę zdecydować się na jedną z tych wersji.

My działamy. Od sześciu lat istnieje porozumienie marszałków pięciu województw dotyczące E70. To już widać na tej drodze, widać, co się dzieje, ale głównie się dzieje na brzegu, nie na samej drodze wodnej. Od roku jest też porozumienie czterech marszałków dotyczące dolnej Wisły, od pomorskiego do mazowieckiego.

Proszę państwa, my w urzędzie wojewódzkim podchodzimy do tego bardzo poważnie. W strategii województwa, która będzie uchwalana w przyszłym tygodniu, są dwie podstawowe inwestycje związane z dolną Wisłą. Proszę państwa, jest to stopień wodny Nieszawa – Ciechocinek, tak go nazywamy, przygotowanie dokumentacyjne co najmniej do jednego, mianowicie w Solcu, a może i kolejnego w Chełmie, i port multimodalny na granicy Bydgoszczy i Solca Kujawskiego. To są nasze zadania na najbliższy czas, które znalazły się w naszej strategii.

Proszę państwa, Centralny Urząd Gospodarki Wodnej. Jest to bezdyskusyjne. Z tego, co wiem, całe środowisko mówi, że po pierwsze, cała władza i zarządzanie musi być w jednym ręku, a po drugie, musi być wyjęte z Ministerstwa Środowiska, bo mnie się zdaje, że to jest ta nasza przemożna niemożność, a może i ta bezinteresowna nieżyczliwość.

Proszę państwa, w ostatnim czasie przeżyłem takie dwie, mogę powiedzieć, trudne chwile w moim życiu. Dokładnie tydzień temu byłem w porcie w Duisburgu i po raz pierwszy zobaczyłem, jaki to jest ogrom, ile obsługuje i jak można wykorzystać transport wodny. Druga chwila to niestety dzisiejsze spotkanie, bo ja już nie wierzę, już nie wierzę, że cokolwiek może nam się w tej branży udać. Chyba że – jak w tym powiedzeniu – wszyscy wiedzą, że to się nie da, aż się znajdzie taki, który o tym nie wie i to zrobi. Chciałbym, żeby tak się stało. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję za głos.

Ja myślę, że potrzebujemy trochę więcej optymizmu. Jeżeli nasz udział w transporcie towarowym jest na poziomie 0,3% czy nawet 0,25%, to jest to wynik zaniedbań z wielu, wielu lat.

(Ekspert Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Stanisław Wroński: ...wzrośnie o 100%, to będzie...)

Za chwilę będziemy o tym dyskutować.

Proszę bardzo pana Marcina Lubienieckiego, prezesa zarządu firmy „Malbo”.

Proszę bardzo.

Prezes Zespołu Stoczni Rzecznych „Malbo” Marcin Lubieniecki:

Ja jestem przedsiębiorcą stoczniowym z Wrocławia. Od wielu lat buduję statki, niestety tylko dla konkurencji, dla krajów Beneluksu. W tej chwili sprzedaję barki za ja-

kieś 15 milionów euro rocznie. Na przekór tym różnym strasznym wieściom, o których tu się mówi, wyprowadzam z Wrocławia statki o ładowności 5 tysięcy t i o wysokości od płaszczyzny podstawowej do *fixed* punktu, do najwyższej nierozbieralnej części 7 m, więc te lęki przed IV klasą są nie bardzo uzasadnione.

Jedno z połączeń, o którym tu Jurek Hopfer mówił, podnośnia Hohensaaten limituje przejście na Zachód i w tej chwili jest maksymalna długość 82 m, a za dwa lata będzie 115 m, głębokość na progu i dojście do nas będzie europejskie, czarna dziura i potem Białoruś, z której się podśmiewamy, którą pouczamy, jak robić demokrację, a jeżeli chodzi o drogi wodne, to moglibyśmy się od nich uczyć. To tyle, jeśli chodzi o stan, który potwierdzam, zresztą referent z Ministerstwa Środowiska bardzo dobrze w swoim referacie oddał stan żeglugi śródlądowej w planach i dokumentach rządowych.

Ja jestem przedsiębiorcą, ja muszę chodzić po ziemi, mnie wystarczy, że przez dwa miesiące nie będę miał kontraktów, i od razu kilkaset ludzi idzie na ulicę, a mimo to jakoś od trzydziestu siedmiu lat walczę i przetrwałem.

Myślę, że musimy mówić o przyszłości. Jeżeli wydaje się duże pieniądze... Zresztą te szacunki pojawiające się w różnicach między kosztami doprowadzenia Odry do II klasy a kosztami doprowadzenia do IV klasy są mocno przesadzone. Gdy stawia się śluzę po remoncie, bo takie tu są planowane przedsięwzięcia, to fakt, czy te ściany stoją od siebie w odległości o 9,6 m, czy 12 m, to naprawdę nie jest czynnik, który powoduje ponaddwukrotne zwiększenie kosztów, to są niewielkie różnice kosztów. Gdy się wydaje pieniądze publiczne, to trzeba mieć wizję.

Myśmy polecili opracowanie wizji tego, co zrobić z naszymi drogami wodnymi, jak je rozwijać, holenderskiej firmie komercyjnej. To jest jakiś absurd. Jest jeszcze odrobina potencjału intelektualnego w Polsce, jest trochę ludzi z wiedzą branżową, którzy mogliby powiedzieć, czego my byśmy chcieli. Można powierzyć fachowcom operacyjne działania, to znaczy wskazanie, jak zrealizować cele, o których wiemy, że chcemy je zrealizować, a nie oddawać fachowcom, którzy może mają nawet dobre pomysły, bo Kanał Śląski na tej słynnej mapie z Duisburga jest prawdopodobnie ich pomysłem...

Dziękuję za to zaproszenie. Ja przyjechałem tu z nadzieją, że kolejne gremium otaczające władzę czy to jądro władzy, bo nie wiadomo, gdzie ono tak naprawdę jest, zainteresuje się tą branżą i tą szansą. Świętej pamięci profesor Michalski ocenił ubytek miejsc pracy w tej upadającej branży na trzydzieści cztery tysiące osób. Jak wiemy, byliśmy potęgą morską, a w tej chwili nie mamy dużych stoczni państwowych, nie mamy dużych przedsiębiorstw żeglugowych, paradoksalnie jedyne morskie przedsiębiorstwo, Polska Żegluga Morska, ma większościowy udział Skarbu Państwa, ale cały program odnowy floty został zrealizowany przez stocznie chińskie. Nie możemy być hipokrytami, albo wspieramy się gospodarczo w swoich działaniach, albo każdy postępuje komercyjnie, a wtedy nie oszukujemy się, że mamy jakiś wspólny program.

Ażeby nie zanudzać, bo ta konferencja niestety miała dużo takich balastowych informacji i nie było czasu porozmawiać o koncepcji, chcę powiedzieć, że ten materiał

informacyjny pokazał, że skoro kiedyś było to możliwe i na przykład szczyt przeładunków w porcie Malczyce był w 1913 r. przed wojną światową, oplakiwany port Koźle był przed wojną drugim co do wielkości portem rzeczny w Europie po Duisburgu, którym zachwycał się przed chwilą mój przedmówca... Proszę państwa, wystarczy pojechać na wycieczkę do Holandii, do starej Unii, gdzie są źródła tych wszystkich kryteriów ochrony środowiska itd. To nie są sprawy, które się wykluczają, wręcz przeciwnie. Tak jak to było tu argumentowane, materiały na ten temat są bardzo bogate, jest to branża sprzyjająca ochronie środowiska, oczywiście nie w formie takiej wizji, że my, mając kilkaset razy więcej ludności niż dwieście lat temu, powrócimy do naturalnego sposobu podchodzenia do środowiska. To musi być aktywne, mądre, przemyślane i równoważone na etapie projektu.

Ja buduję te statki dla Holendrów, Belgów, Francuzów i cały czas mi żal... Jestem w komisji przy naszym ministerstwie transportu, która ma promować rozwój żeglugi śródlądowej. Podejmujemy bardzo małe przedsięwzięcia, wspierając na przykład remonty kupionych statków z lat sześćdziesiątych, ponieważ naszych armatorów nie stać na inwestycje.

Jeżeli chodzi o sensowność tego, to – ponieważ ta branża już tak mocno upadła i nie bardzo można się w publicznej debacie odwołać do doświadczeń bezpośrednich, bo takich epigonów jak ja czy Jurek, jest niewiele – odwołam się do innego znanego przykładu. Gdy wybudowano czy odnowiono autostradę A4, to we Wrocławiu przy węźle autostradowym powstało kilkadziesiąt tysięcy miejsc pracy, z fabryką LG itd. Nie wyobrażajmy sobie, że najpierw ktoś coś zrobi, a potem do tego wybuduje drogę.

To, co tu powiedział pan dyrektor Woś, państwo bierze na siebie – i nie wierzymy zbyt w tak zwaną rękę rynku czy gospodarki – państwo jest zobowiązane do myślenia o sprawach strukturalnych, a taką strukturą jest gospodarka wodna. Nie można tego poddać losowi, temu, że co cztery lata na zasadzie głosowania stanowiska decyzyjne, specjalistyczne, branżowe obsadzone są osobami proveniencji politycznej. Oczywiście w systemie demokratycznym jest miejsce na ministra wybranego w demokratycznych wyborach, ale musi być centrum, gdzie jest mistrz, nauczyciel, gdzie młody dobrze wykształcony człowiek obserwuje swojego mistrza krytycznie, wprowadza nowe metody, ale się od niego uczy.

Musimy przywrócić w tym kraju zdrowe zarządzanie. To jest mój główny postulat. Po to tu jechałem z Wrocławia, choć wczoraj w nocy wróciłem ze Szczecina, gdzie znowu podpisywałem kontrakty na budowę statków dla Holendrów, a nie dla moich kolegów z Polski. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie, za bardzo ciekawy głos, dlatego panu nie przerywałem, ale bardzo prosiłbym o trzyminutowe wypowiedzi, bo pewnie wszyscy chcielibyśmy zabrać głos.

Proszę, pani Teresa Pracownik, Liga Morska i Rzeczna oraz zarząd Bractwa Flisackiego w Ulanowie.

Proszę bardzo.

Członek Zarządu Bractwa Flisackiego Teresa Pracownik:

Szanowne Panie i Szanowni Panowie Senatorowie!
Szanowni Państwo!

Ja może zupełnie z innej beczki. Mianowicie wywodzę się z miasteczka flisackiego, które ma swoje tradycje. Moi praojcowie, pradziadowie utrzymywali się z pracy na wodzie, ze splawiania drewna. To było ich źródło utrzymania. San, Tanew płyną niejako w mojej krwi, są mi bardzo bliskie. Ja nie zgadzam się z tezą, że wraz z rozwojem cywilizacji, w momencie gdy powstał przemysł samochodowy, nasze rzeki straciły znaczenie. Wiemy, że to jest nasze bogactwo, są to miejsca, przy których powstawały miasta, to źródło, które dawało nam życie. Dlatego moim zdaniem rzeki tylko zmieniły swój charakter, bo przecież możemy je wykorzystywać do celów turystycznych, rekreacyjnych czy też taniego transportu. Tymczasem zapomnieliśmy o rzekach, my, Polacy zapomnieliśmy o rzekach. A warto by wrócić do takiego myślenia i warto by – oprócz tego, że szukamy środków na rozwój dróg wodnych, na zagospodarowanie nabrzeży – budować świadomość, świadomość znaczenia naszych rzek, świadomość wśród samorządowców, młodzieży, w całym społeczeństwie.

Dlatego też Liga Morska i Rieczna wraz z Bractwem Flisackim z Ulanowa podjęły inicjatywę zorganizowania wielkiego flisu, który będzie płynął Sanem i Tanwią na długości 808 km, będącego wielką manifestacją na rzecz zagospodarowania Sanu i Wisły. Mam do wszystkich państwa ogromną prośbę o włączenie się do tej wielkiej manifestacji na rzecz wód, abyśmy mówili jednym głosem i przypominali wszystkim wkoło, jak ważne są nasze rzeki i jak wielkie to jest bogactwo. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję za ten głos.

Pojawił się tu aspekt turystyczny. Rewitalizowany jest Kanał Elbląski, zapewne państwo o tym wiecie. To też jest element turystyczny.

Proszę bardzo o zabranie głosu pana Wacława Kowalskiego z Ligi Morskiej i Riecznej.

Wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Riecznej Wacław Kowalski:

Wacław Kowalski, Liga Morska i Rieczna.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Liga obchodzi w tym roku dziewięćdziesiątą piątą rocznicę swojego funkcjonowania. 1 października 1918 r. w Warszawie powstała „Bandera Polska”, która zajęła się gospodarką wodną, gospodarką morską, żeglugą śródlądową, kiedy jeszcze państwo nie było wyznaczone na mapie, kiedy jeszcze w Wersalu w Paryżu trwały rozmowy na temat tego, jak to państwo będzie wyglądało.

Jakie wynika z tego przesłanie, jakie przesłanie wynika dla nas obecnych z tego testamentu tamtych działaczy między wojnami? Otóż, proszę państwa, doprowadzono

do tego, że Polak zsiadł z konia i wsiadł na statek, na okręt, zajął się żeglugą morską, żeglugą śródlądową, zajął się pracą na wodzie. Do tego namówiono młodzież, przekonano młodzież, przekonano również władze przez duże „W” i małe „w”, ponieważ członkami honorowymi czy rzeczywistymi Ligi Morskiej i Kolonialnej, ona się przekształcała, byli wszyscy prezydenci w okresie II Rzeczypospolitej, wszyscy czołowi działacze gospodarczy, ale nie tylko, oraz żołnierze.

Proszę państwa, zapewne oglądaliście państwo film o Gdyni „Miasto z morza”, krótki film, prosto zrobiony, o tym, jak rodziła się Gdynia. To była inicjatywa właśnie tych ludzi, ludzi wywodzących się z „Bandery Polskiej”, z Ligi Żeglugi Polskiej, z Ligi Morskiej i Riecznej, z Ligi Morskiej i Kolonialnej. W szybkim tempie powstawały stocznie, w szybkim tempie Polska nadrabiała zaległości, jeżeli chodzi o rozwój gospodarki morskiej i rozwój gospodarki rzecznej.

Proszę państwa, jak to się ma do obecnych czasów? Może najpierw przywołam inny wątek. W 2007 r. powstał pomysł, żeby wrócić do idei naszego króla Stefana Batorego i ożywić niektóre rzeki według planów, jakie powstawały w epoce tego wspaniałego króla, króla Stefana Batorego. Powstał program turystyczny, program turystyki wodnej, szlak wodny króla Stefana Batorego z Warszawy poprzez Narew, kanał Biebrzy, Kanał Augustowski, po Niemen i w kolejności z Warszawy po Wiśle, Zalewie Włocławskim, Nogacie, rzece Elbląg do Zalewu Wiślanego. Ta inicjatywa jest inicjatywą oddolną, samorządową, do tego programu przystąpiły czterdzieści trzy samorządy różnych szczebli, czterech marszałków województw, wszystkie większe miasta, większe gminy, niektóre starostwa i różne instytucje wodne, urzędy żeglugi śródlądowej, regionalne zarządy gospodarki wodnej. Ta inicjatywa została uznana za jedną z ważniejszych inicjatyw, żeby coś zrobić w zakresie żeglugi śródlądowej, żeby poprzez turystykę wodną ożywić również żeglugę śródlądową.

Gdy spojrzymy na to, co się dzieje w Polsce w dziedzinie turystyki, to przekonamy się, że polscy turyści wydają ileś miliardów dolarów po to, żeby w strefie Morza Śródziemnego utrzymać turystykę w krajach pustynnych, wśród beduinów, którzy nie zawsze są przyjaciółmi polskiego narodu, a nie promuje się wykorzystania naszych wspaniałych miejsc, w tym obszarów wokół rzek.

Proszę państwa, to są wątki, które po prostu należy wykorzystać. Wystarczy spojrzeć na Zbiornik Czorszyński, gdzie górale przywieźli znad morza, z Tczewa, z innych miast obiekty pływające, żeby uprawiać tam żeglugę śródlądową. W sezonie pływa tam chyba osiem statków, które wożą pasażerów. To jest żegluga śródlądowa.

W tym roku obchodzimy pięćdziesiątą rocznicę funkcjonowania Jeziora Zegrzyńskiego i stopnia wodnego w Dębem. Proszę państwa, podczas konferencji, która się odbyła w Serocku, dowiedzieliśmy się, że te budowle były budowane bez pozwolenia na budowę i zostały wybudowane w ciągu czterech lat. Proszę państwa, Świnną Porębę buduje się ileś tam lat, już nie będę wspominał. Tu pani dyrektor podpowiada, że dwadzieścia pięć lat. A Malczyce? Nie będę tego wspominał. Proszę państwa, to jest wstyd, po prostu wstyd.

Jeżeli na rzekach z urządzeń wodnych zbudowanych przez człowieka zrobiono urządzenia do hodowli bobrów, z którymi nie można sobie poradzić i trzeba ze środków przeznaczonych na gospodarkę wodną je usuwać, tępić czy usuwać wyrządzone przez nie szkody, jeżeli więcej do powiedzenia w sprawie rzeki ma jakiś domorosły ekolog niż administrator rzeki, jeżeli administrator rzeki, drogi wodnej musi pytać dyrektora jakiegoś narodowego parku, czy może, czy nie może... Tam jest droga wodna, droga biebrzańska czy inna droga, na Biebrzy jest droga wodna, która jest zarejestrowana, znajduje się w wykazie dróg wodnych uchwalonym przez Radę Ministrów. Proszę państwa, bez uproszczenia przepisów, bez uproszczenia organizacji zarządzania żeglugą śródlądową, gospodarką wodną możemy sobie pogadać.

W 2010 r. na tej sali poruszyliśmy większe spektrum tematów, bo rozmawialiśmy i o gospodarce morskiej, i o świeżych statystykach dotyczących transportu morskiego, transportu śródlądowego, pasażerskiego. Z zaniepokojeniem słuchaliśmy o tym, co się dzieje w Polsce. Przygotowaliśmy memoriał, który został skierowany do władz. Proszę państwa, niektóre instytucje to nawet nie odpowiedziały, nie potwierdziły, że otrzymały ten memoriał. A co tam było napisane? Była tam mowa o usprawnieniu organizacji i zarządzania gospodarką wodną, gospodarką morską i żeglugą śródlądową, bo tak dalej być nie może. Tak dalej być nie może, bo to po prostu nie da. Gadanie i kolejne programy kładzione na półkę po prostu nic nie dają.

Kolejna sprawa to program Natura 2000. W tym memoriale proponowaliśmy, żeby ten program został oceniony pod względem ekonomicznym, tak jak oceniany jest każdy program gospodarczy w Polsce, czy się opłaca, czy nie opłaca, jakie to będą koszty, jeśli chodzi o sytuację powodziową, żeglugę itd., itd. Program nie został oceniony. Okazuje się, że teraz dyskutuje się i chce się chyłkiem wprowadzić program Natura 2000 bis. Proszę państwa, dalsze ograniczenie. Bez zdecydowanych decyzji, bez uproszczenia przepisów, bez poprawienia organizacji i zarządzania w zakresie gospodarki wodnej, żegluga śródlądowej... Istotne jest powołanie jednego resortu. Przecież minister środowiska nie zezwoli, byli ministrowie, którzy mówili: kaktus mi tu urośnie, gdy była mowa o budowaniu stopnia wodnego w Nieszawie. Byli tacy, wypowiadali się w tej sprawie dla prasy. A gospodarka wodna i żegluga śródlądowa zasługują na to, sprawy wodne zasługują na to, żeby mieć jednego kierownika, jednego zarządzającego.

Proszę państwa, przekop Mierzei Wiślanej, ożywienie całego wschodniego wybrzeża morza Bałtyckiego. Nie można tego zrobić. Dlaczego? Wcześniej, jeszcze w latach dziewięćdziesiątych, był taki program Helkos, który miał za zadanie poszerzenie Półwyspu Helskiego od strony zatoki. Proszę państwa, znowu ekolodzy go położyli, ponieważ uznali, że tam żyje jakieś żyjątko. To poszerzanie miało się odbywać na zasadzie subskrypcji, żeby obywatele mogli sobie wykupywać działki na Półwyspie Helskim, wpłacając jakieś środki, i za te pieniądze miało to być poszerzane. Tak jak Holendrzy powiększają swoje terytorium, tak i Polska powiększyłaby swoje terytorium.

Tego rodzaju piękne przykłady, tego rodzaju inicjatywy nie dochodzą do skutku ze względu na to, że oddało się władzę ekologom, przyrodnikom, którzy podejmują działania bez żadnej odpowiedzialności. Był program dotyczący drogi, obwodnicy Rospudy, wszystko było przygotowane zgodnie z prawodawstwem polskim. I co? Jakie opóźnienia? Jakie szkody? Proszę państwa, na ten temat można wiele mówić, ale to tyle. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo panu dziękuję.

Podzielim oczywiście wszystkie pana uwagi. My na co dzień w komisji również spotykamy się z tymi problemami.

Proszę bardzo, pan Zygmunt Majewski, Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie, Liga Morska i Rzeczna, Klub „Bractwo Wiślane” w Warszawie.

Proszę bardzo.

Kierownik Działu Transportu i Sprzętu w Przedsiębiorstwie Budownictwa Wodnego w Warszawie Zygmunt Majewski:

Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Szanowni Goście!

Przedmówca częściowo wyręczył mnie, mówiąc o temacie, który chciałem poruszyć, a jest to oczywiście temat ekologii. Chciałem też nawiązać do dokumentu nazwanego „Memoriałem w sprawie likwidacji zaniedbań i rozwoju wodnych sektorów w gospodarce w Polsce”, który został na tej sali uchwalony 24 lipca 2010 r., a jednym z jego tematów, wniosków – tak jak powiedział przedmówca – był postulat analizy wpływu Natury 2000 na sektory gospodarcze, na wszystkie sektory gospodarcze.

Proszę państwa, od tego momentu upłynęło trochę czasu. Pojawiło się zarządzenie ministra środowiska i prowadzone są prace nad projektem dotyczącym opracowania planu zadań ochronnych na obszarze Natura 2000. Powiedziałbym, że po drodze zgubiono chyba jedno słowo, bo bardziej obrazowy byłby tytuł: opracowanie i poprawienie planu zadań ochronnych na obszarze Natura 2000.

Ja uczestniczyłem w dwóch spotkaniach dyskusyjnych w sprawie projektu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Kampinoska Dolina Wisły. Tam reprezentowałem także swój samorząd lokalny. Jest to jeden z jedenastu projektów, jakie są opracowywane w odniesieniu do obszaru całej Rzeczypospolitej. Na tych dwóch spotkaniach można było zapoznać się z założeniami, jakie towarzyszą temu projektowi, z całą gamą obszarów ochronnych, nowymi zasadami ochrony, wstępnymi mapami poglądowymi, które mają wyznaczać granice nowej Natury 2000, bo tak to trzeba przyjąć, to będzie Natura bis. Będzie to także wpływało na sprawy, o których dzisiaj mówimy. Czekają nas jeszcze dwa spotkania, tam pojawią się uszczegółowione mapy i poznamy zakres ograniczeń inwestycyjnych na obszarze Natury 2000, w ramach przyjętego projektu.

Proszę państwa, jestem zdecydowanie za ochroną środowiska, tak dalece zdecydowanie, że jestem hodowcą pszczół, hobbystą, a nasze środowisko, nasze grono najlepiej wie, co to znaczy zdrowe i czyste środowisko. Mówię o tym, żeby to było jasne. Jednak trudno jest wysłuchiwać takich tez, że podstawowym zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego doliny Wisły jest plan udroźnienia szlaku wodnego wschód – zachód, który ma być docelowo dostępny dla ciężkiego sprzętu pływającego o ładowności przekraczającej 1 tysiąc t. W praktyce oznacza to regulację i pogłębienie koryta oraz zabudowę hydrotechniczną rzeki. Równie brzemienne, zwłaszcza dla nadrzecznych lasów łęgowych, jest usuwanie z międzywała drzew i krzewów w ramach ochrony przeciwpowodziowej. Przywołam jeszcze jest jedno zdanie. Do czynników bezpośrednio zagrożających należy zaliczyć wzrastający niekontrolowany ruch turystyczny oraz szeroko pojętą niezorganizowaną i spontaniczną rekreację.

Proszę państwa, na tym spotkaniu do autora tegoż projektu, który to referował, odniosłem się w sposób następujący. Jeżeli nie będzie ochrony przeciwpowodziowej, to nie będzie szlaku żeglownego, a jeśli nie będzie jednego i drugiego, to nie będzie Natury 2000 bis, bo z całym dobrodziejstwem tej Natury 2000 dwa razy do roku, czyli wiosną z lodami i na tak zwaną Janówkę, spłynie ona do Bałtyku. Po co więc opracowywać takie projekty, takie pseudoprojekty? I paradoks, proszę państwa, autor tego projektu zgodził się ze mną. (*Wesołość na sali*) Pozostaje pytanie, po co pisać takie bzdury. Proszę państwa, do sprawy ruchu turystycznego nie będę się odnosił, bo to już w ogóle nie ma się do czego odnosić.

Charakter tych konsultacji jest taki, jaki jest. Poza przedstawicielami samorządów biorą w tym udział leśnicy, przyrodnicy, przedstawiciele parków, jest tam nawet regionalny zarząd gospodarki wodnej w bardzo skromnym, ale reprezentatywnym składzie. Ale co z tego? Wszyscy podlegają ministrowi środowiska. Kto się odezwie w tej sprawie? Wieje grozą.

Ja nie chcę mówić o innych sprawach wynikających z wyznaczenia nowych granic, o tym, co przeniesie się na każdego z nas, na każdego obywatela, bo to jest już zupełnie inna kwestia, nie dotyczy bezpośrednio gospodarki wodnej.

Dlatego też swoją wypowiedź dedykuję panu przewodniczącemu i senackiej Komisji Środowiska i zwracam się o pomoc w tej sprawie, o wołanie. Dziś mamy drugi taki memoriał. I co z tego wynika? Ano nic nie wynika, mimo że to, co piszą i projektują, nie jest przyjazne dla ochrony środowiska, to jest bardzo groźne dla gospodarki wodnej i żeglugi śródlądowej, bardzo groźne, będzie wiązać ręce i to bardzo. Namawiam wszystkich: szukajcie ogłoszeń. Ja zapraszam państwa z tej sali na kolejne spotkania, bo tam nie ma ludzi, w samorządach po prostu nie ma ludzi, którzy znają się na rzekach, na gospodarce wodnej. Dlatego oni nie przyjeżdżają, a wszyscy pozostali z wiadomych przyczyn nie zabierają głosu. Stąd prośba o interwencję, o wykreślenie tych banałów, bo ciągnie się to już latami i ciągle to samo, w myśl zasady, że Polak i przed szkodą, i po szkodzie... Już nie będę kończył. Stąd prośba, żeby komisja zajęła się tym tematem, wyrzuciła to z tego projektu, bo jeszcze jest taka możliwość. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję za ten głos.

Na pewno pański głos trafi do odpowiednich instytucji, a my też będziemy to analizować i prosić o interwencję w tych sprawach.

Jeśli chodzi o Naturę 2000, to ja wielokrotnie słyszałem taki głos, nie tylko na dzisiejszym posiedzeniu seminaryjnym. Pamiętam, że kiedy byłem jeszcze posłem, kiedy zapadały decyzje o Naturze 2000, to rząd wówczas bardzo upierał się przy tym, żeby nie było to 20% albo około 20% takich terenów w Polsce, ponieważ na wielu obszarach zakłóci to proces inwestycyjny itd. Wiecie państwo, że rząd przedstawił około 10% terenów, które miałyby być obszarami Natury 2000 w Polsce. Tyle że NGOs, organizacje często tak przez państwa nazywane, pseudoekolodzy zgłosili drugie 10%, choć pewnie niektóre z tych projektów były trafne. Ostatecznie Komisja Europejska zatwierdziła taki układ Natury 2000 w Polsce, a w związku z tym dzisiaj domagamy się Natury bis, dlatego że rzeczywiście jest wiele problemów. To, o czym pan mówi, to jest typowy przykład tego, jak to typowanie było nietrafione, jeśli chodzi o teren Natury.

(*Kierownik Działu Transportu i Sprzętu w Przedsiębiorstwie Budownictwa Wodnego w Warszawie Zygmunt Majewski: Po tym programie może być 25%.*)

Pewnie tak.

Tak że dziękuję za ten głos.

Proszę bardzo, pani Wioletta Śląska-Zyśk, zastępca burmistrza Pizy, przedstawiciel Związku Gmin „Pisa – Narew”.

Proszę bardzo.

Zastępca Burmistrza Pizy Wioletta Śląska-Zyśk:

Pisz, województwo warmińsko-mazurskie.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Jestem tutaj, aby lobbować na rzecz wspianego produktu turystycznego, jakim jest połączenie wodne z gór czy z Warszawy do Wielkich Jezior Mazurskich poprzez Wisłę, Narew i Pisę.

Tak jak powiedział pan Hopfer, Pisa w niektórych okresach jest zupełnie nie do przepłynięcia. W tym przypadku chyba niewielkie nakłady, nie wiem, postawienie jednej ostrogi bądź dwóch, spowodowałyby udroźnienie tego szlaku i rozwój ruchu turystycznego, co wiązałoby się z ożywieniem lokalnego rynku pracy na Warmii i Mazurach. Tak jak powiedziałam, byłoby to połączenie stolicy z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi. Jak na razie, szczególnie na Pisie, nic się nie robi. Nie wiem, może można by to było wpisać jako projekt kluczowy do POIiŚ.

Przychyłam się również do uwag mojego przedmówcy, jeżeli chodzi o Naturę 2000. Króciutko. U nas, w województwie warmińsko-mazurskim projektant pozaznaczał, gdzie mają być pomosty, wskazał, gdzie mają być obszary zwartej zabudowy. Jeżeli w takiej formie zostanie to przyjęte, to już poza obszarami zwartej zabudowy – zresztą nie ma definicji obszarów zwartej zabudowy, cały czas się o to

kłócimy – nie będzie można niczego postawić, żadnego budynku, bo już projektant z góry założył, że przez najbliższe dziesięć lat tylko w tym miejscu można coś budować, poza tym miejscem nic. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan Mariusz Przybylski, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu Mariusz Przybylski:

Witam wszystkich państwa

Dziękuję za cierpliwość i za zaproszenie, za to, że mimo wszystko nadal tu jesteście, dlatego bardzo krótko.

Pan dyrektor Woś pokazał taką statystykę, że w 2012 r. było już 0,1% przewozów krajowych, jeśli chodzi o żeglugę śródlądową, i mimo wszystko były to ponad 3 miliony t. Jest to oczywiście skandalicznie mało. Nie ma sensu mówić o tym, dlaczego tak się stało i kto ma dbać o drogi wodne. W każdym razie te 3 miliony t przewieziono na odcinku około 90 km dróg wodnych, po których można było takie ładunki przewozić. W tym roku na Odrze skanalizowanej już w ogóle nie jest wożony węgiel. Wyobraźmy sobie przewiezienie tych 3 milionów t drogą lądową, kolejową albo drogową. Jakie to byłyby zniszczenia? Jaki to byłby hałas? Tymczasem to popłynęło sobie drogą śródlądową i nie ma sprawy. To pokazuje, jakie są możliwości przewozowe rzek. Do tego dodam to, o czym powiedział już pan kapitan Hopfer: nikt nie chce mieszkać przy autostradzie, ale bardzo chętnie by mieszkał przy drodze wodnej i podziwiał statki.

Jeszcze jeden pozytywny przykład, bo chciałbym mówić też o pozytywnych przykładach, a nie tylko o tym, co w tej chwili mamy. Jest taki armator, który w 2005 r. przejął pewną firmę na Jeziorze Nyskim, gdzie wydobywano 100–150 tysięcy t kruszywa. Tirami sprowadził barki w modułach, zostały one połączone i za pomocą dwóch pchaczy i czterech barek pięćsetek tylko w pierwszym roku – 2,5 km w jezioro i z powrotem, bo na jeziorze była pogłębiarka, oczywiście miał pozwolenia wodnoprawne, wszystko, co trzeba – wydobyl 1 milion 40 t. O tym, ile to było w następnych latach, już mi nie mówił, tajemnica handlowa itd. Proszę jednak zwrócić uwagę na to, jaki to skok i jakie to są możliwości, jeśli chodzi o żeglugę.

Pomijając te wszystkie kłopoty z pogłębianiem rzeki... Tak jak tu mówił Marcin Lubieniecki, przedstawiciel „Malbo”, u mnie jest stocznia Damen, która produkuje pogłębiarki wartości 1,5–2,5 miliona euro. One są eksportowane do Azerbejdżanu, Iraku, Ekwadoru, bo tam wiedzą, że rzekę trzeba pogłębiać, w przeciwnym razie zdziczeje, a u nas... U nas dzieje się tak, jak się dzieje. W tym roku rozmawiałem z kolegami dyrektorami i mogę powiedzieć, że ponieważ nie przepłynęła ani tona węgla z Gliwic do Wrocławia, dolne i górne kanały śluz są zamulane i rzeka po prostu zdziczeje. Jeśli ten szlak nie zostanie przywrócony dla ruchu transportowego, to z czasem i szlak turystyczny zaniknie. To wszystko. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo, pan Jan Pyś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja chciałbym się odnieść tylko do jednej sprawy. Chciałbym zapytać pana radcę, który reprezentuje administrację dróg wodnych w Polsce, czy rzeczywiście w swojej prezentacji, w swoim wystąpieniu podawał w wątpliwość modernizację Odry i doprowadzenie jej do IV klasy, do klasy międzynarodowej. Pytam, bo tak to jakoś wynikało z tego wystąpienia.

Pan radca mówił o tym, że dyrektywa wodna wspomina o aspektach jakościowych wody. Tyle że ona mówi też o aspektach ilościowych, czyli również o retencji. Prawda? Główne cele dyrektywy, określone w jednym z punktów, zawierają zapis o tym, że polityka wodna musi być kompatybilna z innymi politykami, takimi jak energetyczna, transportowa, rybactwa śródlądowego, a więc to nie jest tylko kwestia ekologii.

Pan radca mówił o 14 miliardach, o tym, że 14–15 miliardów należy wydać na modernizację odrzańskiej drogi, aby zakwalifikować ją do IV klasy. Właśnie zaglądałem do internetu, żeby zobaczyć, jak to wygląda, jeśli chodzi o budowę dróg dla innych środków transportu. Proszę państwa, na budowę autostrad i dróg ekspresowych wydajemy rocznie 30 miliardów zł. Tu jest 30 miliardów, a tu potrzeba 14 miliardów, które można byłoby wydać w jakimś rozsądnym czasie, nie wiem, dziesięciu, piętnastu lat. To byłoby jakieś 5% tego, co rocznie wydajemy na autostrady. Czy naszego państwa nie byłoby stać na to, żeby wydać 5% środków wydawanych na autostrady po to, żeby mieć bardzo sprawny, ekologiczny, tani, a przede wszystkim alternatywny środek transportu? Co to znaczy „alternatywny”? To oznacza między innymi to, że ten środek transportu wpływa również na to, że inne środki transportu są tańsze, na przykład kolej. Do tego – tak jak koledzy tu wcześniej mówili – żegluga śródlądowa jest predysponowana do pewnych rodzajów ładunków, po prostu innymi środkami transportu pewnych rzeczy się przewieźć nie da albo przewozi się je bardzo trudno.

Pan radca mówił również o tym, że Odra była przystosowana do III klasy w okresie międzywojennym. Niekoniecznie. Proszę państwa, śluzy w okresie międzywojennym – podam po kolei – Zwanowice, Janowice i Rędzin, miały IV klasę żeglowności, miały i mają 12 m. Poza tym te wszystkie śluzy na Kanale Gliwickim również mają po 12 m, są krótkie, ale również mają po 12 m głębokości.

(*Głos z sali: Szerokości.*)

Tak, szerokości. Przepraszam bardzo. A głębokość tego kanału sięgała 3,5 m. Można sobie tylko wyobrazić, że budowniczy tego kanału mieli na uwadze to, że być może kiedyś będą tamtędy pływały potężne statki, może nawet bałtyckie barkowce.

Padaly tu też sformułowania dotyczące kosztów, między innymi kosztów przebudowy mostów kolejowych, drogowych itd. odnośnie do Odrzańskiej Drogi Wodnej, bo ja cały czas mówię o Odrze. Wygląda to w ten sposób, że w przypadku modernizacji dróg i autostrad nad rzeką Odrą wszystkie mosty są podnoszone. Nie ma żadnego problemu. W czasie następnych modernizacji również będą podnoszone, czyli to się dzieje przy okazji. Dobrze by było, żeby tak jak pan kapitan Hopfer mówił o IV klasie... Ja wiem, skąd ta IV klasa, ale to kiedy indziej. Chodzi o to, że wtedy te parametry ustawowo musiałyby być wyższe, te sięgające IV czy V klasy. Gdy będziemy to zaniżali, to ustawowo będą niskie. Mielśmy podobną sytuację we Wrocławiu, chodzi o Most Warszawski. Mówiono: to jest III klasa i wyższej nie będziecie mieli. Po co wam większe mosty? Przekonaliśmy budowniczego, żeby doprowadził do wyższej klasy.

Mosty kolejowe. Proszę państwa, przecież kolej też się modernizuje. Ogromne pieniądze idą na kolej i kolej będzie podnosiła mosty, tyle że też musi mieć do tego podstawy prawne. Taka ciekawostka. Jeżeli chodzi o mój odcinek Odry, to gros mostów nad rzeką – nie wiem, czy to są mosty RZGW – to są mosty nad śluzami, one łączą jeden brzeg śluzy z drugim brzegiem śluzy, według mnie gros mostów, chyba z siedem mostów, to są elementy śluzy. Jeśli zatem RZGW będzie chciało, to podniesie te mosty, co za problem. Dziękuję...

Aha, jeszcze jedna sprawa. Żegluga śródlądowa nie jest gałęzią umierającą. Proszę państwa, to jest bardzo nowoczesna gałąź w Europie, przeżywająca swój renesans. To jest bardzo ważna rzecz. My musimy to sobie uświadomić, w Europie jest tak, że żegluga śródlądowa, statki ze swoim wyposażeniem są podobne do promów kosmicznych. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Zgadzam się z tym, potwierdzam. Miałem okazję płynąć szlakiem wodnym w Holandii takim houseboatem i potwierdzam, absolutnie ma pan rację.

Proszę bardzo, pani Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, Urząd Miejski w Gdyni.

Zastępca Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry.

Urząd Morski w Gdyni.

(*Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca: Przepuszczam...*)

Nie szkodzi. Pewnie niewyraźnie napisałam.

Witam szanownego pana przewodniczącego i wszystkich państwa.

Ja chciałabym przedstawić państwu dwie kwestie. Jedna kwestia to jest coś, o czym już wspominał pan inżynier Polak. Mianowicie w Gdańsku funkcjonuje terminal kontenerowy, który w tej chwili ma przeładunek na poziomie około dziesięciu milionów kontenerów rocznie, co przy dwudziestoczęterogodzinnej obsłudze oznacza przeładowanie

czterdziestu tirów na godzinę. Plany tego terminala zakładają dziesięć milionów tirów w ciągu dziesięciu lat, taka liczba jest planowana. To są dość konkretne plany. Wtedy to będzie czterysta tirów na godzinę, które będą wypuszczane z tego portu, jeśli nie będzie innych możliwości. Przeliczyłam to na same tiry, choć są jeszcze pociągi, ale obecnie nie funkcjonują, bo most, którym można tam dotrzeć, nie nadaje się do użytku. Pewnie w perspektywie dziesięciu lat część towaru wyjedzie pociągami. Nie wiem, czy państwo to sobie wyobrażają, ale nie ma takiej opcji, żeby rozładunek nie był tam prowadzony częściowo na transport śródlądowy. Nawet to, co w Gdańsku powstało, jest niewystarczające. W tej chwili węzeł drogowy jest rozwinięty, jest obwodnica południowa od portu, buduje się tunel i sytuacja znacząco się poprawia, ale trudno mi sobie wyobrazić, żeby w ciągu godziny mogło stamtąd wyjechać czterysta tirów. Wtedy nastąpi całkowite zablokowanie tej drogi. Armatorzy, tamtejsi inwestorzy bardzo poważnie o to dopytują, dlatego interesuje mnie ten temat.

Tak jak tu państwo mówili, to do Bydgoszczy są jakieś szanse, ale o dalszej części Wisły nikt nic nie powiedział. Wisła funkcjonuje ewentualnie do Włocławka, dalej Wisły nie ma. Ja myślę, że nie powinniśmy mówić tak, że teraz musimy zmienić rozplanowanie obszarów Natury 2000, re-negocjować kontrakt z Unią Europejską. Patrzmy na sprawy realnie. To nie jest możliwe. Może trzeba zacząć poważnie myśleć o tym, żeby wybudować tam kanał lateralny. Może spotkamy się z tymi ludźmi, którzy są odpowiedzialni za ochronę przyrody, i nie mówmy... Ja chodzę i na te, i na te spotkania. Tutaj mówi się wyłącznie o pseudoekologach, ekoterrorystach itp., którzy wcale nie mają racji i w ogóle się nie znają. A przecież tak nie jest. Działa to również w drugą stronę, bo mówi się o głupich inżynierach, którzy chcą tylko i wyłącznie zniszczyć tę najwspanialszą naturę, jaka nam została w Europie. Można znaleźć rozwiązania, które dadzą pogodzić te aspekty. Wtedy nikt nie będzie zadowolony, ale to jest jedyne dobre rozwiązanie, kiedy nikt nie jest zadowolony, ani ci od transportu, ani ci od ekologii, rozwiązanie jest dobre. Spróbujmy rozmawiać, bo ja mam wrażenie...

My w Urzędzie Morskim w Gdyni mamy plany ochrony, ja prowadzę spotkania konsultacyjne i wiem, jaka to jest droga przez mękę, w każdą stronę. Największym problem, jaki mamy w Polsce, jest to, że wszyscy mają rację i nikt nie chce słuchać drugiej strony. Ja wiem, że to nie jest proste. Ja jestem akurat inżynierem hydrotechnikiem i szczerze powiedziawszy, gdyby była taka opcja, gdybym ją widziała, to w stu procentach bym państwu przyklasnęła. Ja bym chciała, żeby te rzeki były żeglowne, żeby można było je zaklasyfikować do IV czy V klasy, żeby Wisła była skanalizowana. Jednak wiem, jakie są odniesienia, jeśli chodzi o stan prawny, wiem, co my w tej chwili mamy w Polsce, i myślę, że trzeba próbować zrobić to, co jest możliwe, czyli w tych miejscach, co do których można się dogadać z przyrodnikami, pogłębić rzekę, a to nie wymaga dużych nakładów, pogłębić, wbudować ostrogi czy wyremontować – najbardziej skandaliczne jest dla mnie to, że nie ma zgody na utrzymywanie stanu, który był kiedyś, bo to by w dużym stopniu poprawiło warunki – a tam, gdzie to jest niemożliwe, spróbować znaleźć jakieś inne rozwiązanie, a nie spotykać się co roku, żeby trochę ponarzekać. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję za ten trochę odmienny głos, ale rzeczywiście dialog i rozmowa jest dobrą drogą.

Proszę bardzo pana Tadeusza Mrówczyńskiego z Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, pana radcę prezesa zarządu, o zabranie głosu.

Proszę bardzo.

Radca Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Tadeusz Mrówczyński:

Dziękuję, Panie Senatorze Przewodniczący.

Proszę państwa, nie mam zamiaru robić podsumowania dzisiejszego spotkania, ale odnoszę wrażenie, że jest to kolejna konferencja na temat przyszłości rozwoju żeglugi śródlądowej, z której w zasadzie wszyscy wyjdziemy niezadowoleni, smutni, bez perspektyw rozwoju, bo przedstawiona została wizja stagnacji, tego, że zamierzamy tylko modernizować, naprawić to, co jest złe, a o tym złym mówiła dzisiaj większość mówców. Jednocześnie nie wiem, czy wszyscy byliby zadowoleni, gdybyśmy przedstawili taką wizję, że jutro podpisujemy umowę AGN, pojutrze przystąpimy do przebudowy dróg wodnych wymienionych w porozumieniu AGN, a efekty będziemy mieli za pięćdziesiąt lat.

Proszę państwa, drogi wodne to jest element liniowy i dopóki nie wykona się ostatniego elementu, dopóty nie uzyska się pożądanego efektów. Dlatego uważam, że bardzo cennymi głosami w dzisiejszej dyskusji są te głosy, które mówią o potrzebie rozważenia budowy centrów logistycznych, aby tam, gdzie nie da się dotrzeć drogą wodną, ładunki przeładowywać na transport kolejowy, na transport drogowy.

Proszę państwa, w czasie dzisiejszego spotkania wystąpił jeden przedstawiciel armatorów, jeden przedsiębiorca budujący statki dla Holendrów, poza nim i poza jeszcze jednym mówcą siedzą tu sami urzędnicy i sami urzędnicy dyskutują na temat przyszłości żeglugi śródlądowej. A gdzie są nadawcy i odbiorcy ładunków?

(Głos z sali: Pracują.)

Pracują. Bardzo dobrze. Tyle że oni również powinni mieć świadomość tego, co się dzieje, i podpowiadać nam, urzędnikom, co ich zdaniem byłoby dobre. Bo my bardzo często dostajemy zimny prysznic. Ja już nie chcę polemizować z panem Hopferem, nie chcę uchodzić za jego adwersarza, ale jeżeli już mówimy o istniejącym stanie, to trzeba mówić prawdę do końca. My tej prawdy nie ukrywamy. Wszyscy wiedzą, jaki jest stan dróg wodnych, nie podważamy słów o niedociągnięciach, ale nie można powiedzieć, że my odziedziczyliśmy infrastrukturę dróg wodnych i wybudowaliśmy w Polsce dwie śluzy, pan wymienił je z nazwy, Brzeg Dolny i Włocławek.

Teraz pytania. A Zwanowice na Odrze? A śluza Brdujście? To na pana ulubionej, można powiedzieć, macierzystej drodze wodnej. A gdzie kaskada stopni wodnych na górnej Wiśle? Tam jest sześć stopni wodnych. Proszę państwa, dziewięćdziesięctrzykilometrowa droga wodna od Oświęcimia do Krakowa skanalizowana, ze stałą głębo-

kością. Oczywiście jest już zaniedbywana, bo nikt po niej nie pływa. A właściwie skłamałbym mówiąc, że nikt nie pływa. Pływa jeden i wozi kruszywo na potrzeby lokalnego budownictwa, kruszywo pobierane z Wisły w ilości 50–200 tysięcy t rocznie. Dlaczego tak mało? Przecież budowa tej drogi wodnej była zainicjowana przez Ministerstwo Komunikacji, przez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej. Odstąpiono od Odry, przeniesiono się na Wisłę, by wozić ładunki w ilości 3–5 milionów t rocznie, bo odbiorcami węgla miały być obecna Huta Sendzimira, Nowa Huta, elektrownia Łączany, Skawina, a poniżej Krakowa również Elektrownia Połaniec. Żadna barka z węglem nie dociera do tych odbiorców górna Odrą, bo oni przestawili się na transport kolejowy, z którego nie chcą zrezygnować.

Prawda jest taka. Żegluga śródlądowa ma konkurencję. Trzeba podejmować takie działania, żeby współdziałać z tą konkurencją, a jednocześnie samemu móc coś zrealizować, coś, co będzie realne i będzie wspomagało gospodarkę całego kraju, a nie patrzeć tylko kierunkowo, z jednego punktu widzenia.

Było tu wiele innych wypowiedzi, także w dyskusji, wśród nich generalny, żelazny temat – umowa AGN. Panowie, sami spróbujcie odpowiedzieć na pytanie, dlaczego Polska nie podpisała umowy AGN. To jest temat pojawiający się w licznych interpelacjach poselskich, na które udzielane są odpowiedzi. To jest temat, który przewija się na wszystkich konferencjach żeglugowych. Wszyscy wiedzą, co stoi za tym pytaniem. Gdy rząd podpisze umowę AGN, to zobowiąże się do przebudowy dróg wodnych wymienionych w załączniku do tej umowy, tak aby stały się drogami wodnymi co najmniej IV klasy. A jakie tam są drogi wodne? Tam jest Bug, który ma klasę Ia. Ten Bug z kontekstu szerszej mojej wypowiedzi ciągle jest wyrwany, wiadomo przez kogo, i mówi się o tym, że wtedy udostępnimy drogę wodną Białorusi. Nie, udostępnimy drogę wodną do Białorusi. Tyle że wszyscy zapominają o tym, że obowiązują nas dyrektywy, przede wszystkim dyrektywy i rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, nie program NAIADES. Program NAIADES zawiera zalecenia, biała księga zawiera zalecenia, a one nie są dokumentami obligującymi państwo członkowskie do implementacji.

Wracam do umowy AGN. Jeśli dobrze słyszałem, to pojawił się tu głos, żeby z Bugu zrobić drogę wodną IV klasy. A żeby tak się stało, trzeba by Bug zbudować stopniami wodnymi. A na całym Bugu, na całej jego długości, od Brześcia do Zegrza, na obszary określone przez dyrektywę ptasią nakładają się obszary opisane w dyrektywie siedliskowej. To jest podwójny obszar Natury 2000. To jest jeden aspekt.

Drugi aspekt – warto to zapamiętać, to jest to, co powiedział przedstawiciel Hydroprojektu, a więc projektantów – a żeby zbudować drogę E70, czyli połączenie między Odrą a Wisłą, należy wybudować od podstaw nową drogę wodną. Bardzo dobrze. Może powinniśmy budować kanały lateralne i odejść od rzek po to, żeby uniknąć konfliktów, kłopotów z Brukselą, z Unią Europejską. Może powinniśmy budować centra logistyczne, żeby wyżej, w górze rzeki, tam gdzie już nie można dopłynąć, bo są mielizny, bo są obszary Natura 2000, bo mogą być protesty, inwestycja może być zablokowana przez Brukselę, zbudować przeładownię. Ale,

proszę państwa, tym nie może się zajmować administracja drogi wodnej. Od tego jest minister transportu. Przepraszam dyrektora Pysia, ale adresatem postulatu, żeby część pieniędzy przeznaczonych na autostrady przenieść na drogi wodne, jest pana przełożony, pan minister, a nie senatorowie czy administracja drogi wodnej.

Proszę państwa, jest jeszcze wiele wątków, które można byłoby rozwijać, ale powiem tak. Wydaje mi się, że powinniśmy być świadomi tego, że w obecnych warunkach jest wiele ograniczeń. Są to ograniczenia środowiskowe, bo gdy nie będzie uzgodnień, nie będzie decyzji środowiskowych, to projekty nie będą przyjmowane do realizacji. Do tego są ograniczenia finansowe. W tej sytuacji musimy wybrać taką ścieżkę, która przyniesie – w miarę możliwości – skromne, bo skromne, ale jakieś efekty. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo kolejną osobę, pana Tomasza Sowińskiego, prezesa Zarządu Związku Miast Nadwiślańskich, dyrektora generalnego „Programu dla Wisły i jej dorzecza do roku 2020”.

Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Związku Miast Nadwiślańskich Tomasz Sowiński:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nie mogę się nie odnieść do słów mojego przedmówcy. Jeżeli mamy tyle wątpliwości, to co przez ostatnie dwadzieścia lat robiliśmy w ministerstwie, żeby je rozwiązać. Kto ma to robić, jeśli nie urzędnicy, którzy są na etacie, którzy są tam osiem godzin dziennie i zajmują się dokładnie tą dziedziną?

Owo „tam”, o którym pan mówi, „tam” to jest 90% nieprzejezdnych czy też nieprzepływających dróg wodnych. Prawda? Więc to jest ten problem, że nie ma po prostu dokąd płynąć. A jeśli chodzi o pojedyncze rzeczy, które zostały zrobione – i chwała, że chociaż to – to trzeba powiedzieć, że jest tu pewien chaos. To są często prace interwencyjne, to są prace, które muszą być zrobione z różnych względów albo są robione, bo akurat jest chwilowa odwilż i jest trochę grosza.

Proszę państwa, jeśli z kolei mówimy o kaskadzie, chyba rzeczywiście jednej z największych inwestycji, które zrealizowano w ostatnich latach, to mówimy o 90 km w tysiąckilometrowej Wiśle. A pozostałe 910 km? Oczywiście nie chcę mówić o źródłach, tu troszeczkę podkoloryzowałem. Ale sam pan powiedział, że to jest kwestia liniowa. Z tych pięćdziesięciu lat – ja bym zapytał, dlaczego nie mogłoby to być piętnaście lat – dwadzieścia lat minęło i pytam: co zrobiliśmy? Zrobiliśmy 90 km na 1 tysiąc km, czyli zrobiliśmy 10%. Gdy weźmiemy pod uwagę, że dwadzieścia lat minęło, to wydaje się, że powinniśmy zrobić nie 90 km, a – tak lekko licząc – jakieś 400. To jest odpowiedź, jeśli chodzi o Wisłę.

Ja odebrałem tę odpowiedź, rzeczywiście spokojną, me rytoryczną, przede wszystkim jako odpowiedź udowadniającą wcześniejszą tezę, że administracja zajmuje się głównie tym, jak nic nie zrobić. Proszę państwa, a kto ma mieć wizję, jeśli nie Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej? No kto? Przecież po to walczyliśmy, ja, mój związek, mój NGOs walczył o to, aby powołać Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Jesteśmy jednymi z inicjatorów powstania ustawy, ustawy, która leżała, w końcu została uchwalona, ale nie została wykonana. Jesteśmy tymi, którzy przypominali, doprowadzili do podjęcia uchwały Sejmu wzywającej rząd do powołania Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W końcu został powołany. Niestety, rzeczywiście to usytuowanie jest takie, że... Być może to jest przypadek, ale gdy ja słyszę: gospodarka i środowisko, to wiem, że to się gryzie. Stąd ten postulat, że Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej w Ministerstwie Środowiska nie ma najlepszego środowiska, tak bym to powiedział.

Proszę państwa, jeżeli jesteśmy tacy mądrzy i wiemy o tym wszystkim, o czym przed chwilą od przedmówców usłyszałem, to co w takim razie robią urzędnicy w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, w Ministerstwie Środowiska, w Ministerstwie Infrastruktury. Dodajmy do tego Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, bardzo istotną rolę odgrywa teraz Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, także istotną rolę, zwłaszcza w odniesieniu do różnych dziwnych planów, przepraszam, nie dziwnych, lecz ważnych planów, w których są jedynie dziwne zapisy, pełni z kolei Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

Proszę państwa, jeżeli mamy mówić o wizji, to najpierw trzeba ją mieć, ale przede wszystkim, na litość boską, trzeba mieć chęć. Co miał Eugeniusz Kwiatkowski? Przecież większość ludzi uważała go za wariata, a dzięki niemu stoi Gdynia i mamy port. Co miał wojewoda Weiher, który w XVII wieku zaczął budować pierwszą polską flotę wojenną? I ją zbudował. On nawet nie musiał, bo król mu wcale nie kazał. A potem byliśmy i do dzisiaj jesteśmy z tego dumni. Można by, proszę państwa, takich przykładów mnożyć i mnożyć. Na litość boską, trzeba chcieć coś zrobić, a nie jedynie mówić, że wszystko jest niemożliwe.

Jeżeli mówimy o AGN, to jest to umowa, która rzeczywiście w tym momencie jest dla nas przede wszystkim zobowiązaniem. Ale w Unii Europejskiej, przepraszam za to słowo, nie żyją idioci, oni wiedzą, jaki jest stan, wiedzą doskonale, z różnych względów, także dzięki, nazwijmy to delikatnie, usłudze informowaniu przez różne NGOs, takie czy inne. Sam jestem szefem NGOs. Ja też jestem ekologiem, Związek Miast Nadwiślańskich jest związkiem ekologicznym. Chcemy ekologicznej Wisły, to jest jedno z głównych haseł, ale chcemy też Wisły żywej, a nie martwej, nie tej, w której gnije różnego rodzaju roślinność, odrywają się części zakoli, są starorzecza itd., itd. Chcemy Wisły, która będzie rzeką splawną i po której będzie można żeglować.

Proszę państwa, pojawia się czasem takie stwierdzenie, że Wisła jest ostatnią dziką rzeką Europy. To jest kompletny absurd. Wisła od osmiuset lat jest rzeką regulowaną, w taki czy inny sposób, na krótszych bądź dłuższych odcinkach, tak jak się umiało. A gdyby nie to, to być może Wisły by

już nie było, ona by się po prostu gdzieś tam rozmyła albo stała się rzeczywiście dziką rzeką. Wisła za to może być pierwszą zdziczałą rzeką Europy i to może być wielką naszą kartą w historii Polski, w historii żeglugi śródlądowej. Proszę państwa, żegluga śródlądowa, jak się patrzy na imponująco wyglądający rząd panów w mundurach... Trzeba powiedzieć, że to jest tylko beneficjentka śródlądowych dróg wodnych. Abyśmy mogli mówić o prawdziwej śródlądowej drodze wodnej, to trzeba spełnić warunki, które uwzględniają kwestie przeciwpowodziowe, kwestie zwalczania skutków suszy, sprawy rybactwa, komunikacji, turystyki, także energetyki wodnej.

Proszę państwa, proszę nie mówić, że na to nie ma pieniędzy. Kaskadę dolnej Wisły chcą budować nasze, polskie firmy, deklarując na to 80–90% środków. A kaskada dolnej Wisły to jest od trzech do pięciu stopni wodnych, powiedzmy, że cztery lub pięć stopni wodnych, to są trzy mosty, to są elektrownie o łącznej mocy, która jest porównywalna z mocą jednego bloku elektrowni atomowej. To jest to. Jest uregulowany teren, Wisła jest żeglowna, ma IV klasę, jest także załatwiona, przepraszam za słowo „załatwiona”, kwestia przeciwpowodziowa itd. A tu mówimy jeszcze o depresji, mówimy o Żuławach. Zatem, proszę państwa, nie jest tak, że nie można i nie ma, tylko trzeba chcieć i umieć podejmować decyzje, tak jak kiedyś Kwiatkowski, jak Weiher, jak ludzie, którzy Kwiatkowskiemu zaufali.

Pierwsza decyzja polityczna, jaka powinna być podjęta, to decyzja ustanawiająca gospodarza nad tą całą domeną. Proszę państwa, ja wymieniłem sześć czy siedem ministerstw. Mamy tu admirała, mamy kapitanów. Czy wyobrażacie sobie, że na statku jest sześciu kapitanów i każdy dowodzi? Czy wyobrażacie sobie, że jest sześciu prowadzących dyskusję i każdy mówi, co chce, każdy ma mikrofon i wszyscy się przekrzykują? Nie może tak być. Prosta sprawa, musi być jeden zarządca. Ja nie mówię, że on ma być właścicielem, że ma być władcą. Mamy bardzo dobry tego przykład w kulturze. Też mówiono, że to jest niemożliwe, że na działkach historycznych ma być jeden podmiot, który jest gospodarzem, który jest zarządzającym, mimo że jest wielu właścicieli i użytkowników itd. Dlaczego ten jeden ma być zarządzającym? Dlatego że ktoś musi ponosić odpowiedzialność. Przypominam sobie te żalosne wizyty dwa, trzy lata temu w okolicach Sandomierza, kiedy było tam trzech czy czterech ministrów i każdy po kolei mówił, że to nie on, to nie jego resort, to kto inny. Proszę państwa, tak nie może być. To jest zbyt ważna rzecz, zbyt ważne są choćby kwestie powodziowe i bezpieczeństwa.

Mówiliśmy o terminalu GTC. Proszę państwa, 2 miliardy zł rocznie podatku. Jeżeli on dziesięciokrotnie zwiększy swoją moc, to będzie to 20 miliardów zł podatku. To jest dwa razy więcej, niż trzeba dołożyć na budowę kaskady dolnej Wisły. To jest po prostu niewyobrażalne. Korzystajmy z pieniędzy, które mamy, ale tych pieniędzy nie będzie, bo tych kontenerów nie wywieziemy.

Proszę państwa, jeżeli średniej wielkości nowoczesny kontenerowiec wypuści tiry, to jest ich tyle, że ustawiają się w linii od gdańskiego portu do Tczewa. A ten, który państwo mogli oglądać niedawno w telewizji, największy na świecie, to potrzebuje ich tyle, że ustawią się aż do

Torunia. Przecież tego nie zniesie żaden port ani żadna droga. Możemy sobie budować tunele pod Wisłą, mosty wantowe na Wiśle, możemy mieć autostradę A1 i nie wytrzymamy tego bez żeglugi śródlądowej. Oni pierwsi mówią, że zbudują port na Wiśle, ale nie mogą, nie pozwala się im, bo to są mrzonki. Dlaczego to są mrzonki? Wszędzie wolno, a u nas nie wolno? Czy my nie jesteśmy w Unii Europejskiej? U nas jest inne prawo? Te dyrektywy w Polsce obowiązują inaczej niż w Niemczech czy we Francji? Mówimy, że należy rozważyć kwestie kanałów laterańskich. Dlaczego jeszcze tego nie rozważyliśmy? Dlaczego nie ma jasnego stanowiska Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Ministerstwa Środowiska czy innych resortów w tej kwestii?

Proszę państwa, od dwóch lat dostępne jest opracowanie Ecorysu, o którym już tu się mówiło, które w jednym tomie mówi o tym, jaką mizerię – do tego właściwie to się sprowadza – mamy, a w drugim tomie jest mowa o tym, co możemy mieć. Wizja jest, wizja, której wielu urzędników się boi, bo ona przerasta w ogóle ich możliwości percepcji. To są wielkie pieniądze, bo chcemy stworzyć rzeczywiście wspaniałą sieć dróg wodnych, dróg wodnych przyjaznych środowisku, z centrami logistycznymi, z możliwością przeładunku, z dziesiątkami, jeśli nie setkami tysięcy miejsc pracy. To też trzeba wziąć pod uwagę.

Jeżeli tak bardzo boimy się tego, żeby udroźnić – przepraszam za to słowo – Wisłę, to poważnie mówmy o kanałach laterańskich. Ale mówienie, że nie będziemy w sieci i że nie będziemy mieli dróg wodnych, to jest po prostu dywersja gospodarcza, to jest najzwyczajniej w świecie piąta kolumna. Dzisiaj, w kontekście tego, co się dzieje w Unii Europejskiej, o śródlądowych drogach wodnych nie można poważnie mówić, że to jest przeżytek i że zastanowimy się, czy nie kolej, czy nie co innego. Proszę państwa, gdy weźmiemy pod uwagę wzrost ilości przewożonych towarów, to przekonamy się, że ani kolej, ani samochody, ani śródlądowe drogi wodne, nikt sam sobie nie poradzi, wszyscy muszą pracować i wszystkie te gałęzie muszą być rozwijane, bo żadna z nich sama nie przewiezie tego, co cały czas przyrasta. Tu tak naprawdę nie ma żadnej konkurencji, tu musi być kohezja.

Ja w roku 1996 byłem w Bremerhaven i widziałem centrum logistyczne. Nie takie, o jakim tu mówiono, to największe, ale już wtedy to powalało na kolana. To było prawie dwadzieścia lat temu, a to już dawno funkcjonowało. Takich centrów w Europie są tysiące. A u nas pewne namiastki takich centrów są w okolicach portów i to wszystko.

Jedno jest pewne, proszę państwa, w jednym akurat się zgodzę z moim przedmówcą, także z panią dyrektorką, bo ja mam podobne wrażenie. Otóż spotykamy się, rozmawiamy, tylko niewiele z tego wynika. W końcu trzeba podjąć decyzje polityczne. Decyzją polityczną jest ustanowienie ministerstwa gospodarki wodnej, decyzją polityczną jest ustanowienie jednego zarządzającego, niech będzie pełnomocnik rządu, niech prezes KZGW będzie niezależny czy podległy premierowi, ja co do tego nie będę się spierał, w każdym razie ma być jeden gospodarz. W konsekwencji chodzi też o przejście z pozostałych resortów kompetencji związanych z gospodarką wodną, w przeciwnym razie ten gospodarz nie będzie mógł nic dalej robić.

I tak, proszę państwa – zwracam się niekoniecznie do obecnych na sali, tak ogólnie do ekologów, do przedstawicieli Ministerstwa Środowiska itd. – Ministerstwo Środowiska to jest najbardziej kluczowe ministerstwo, bez którego nic w Polsce się nie robi, zwłaszcza gdy chodzi o inwestycje. Niezależnie od tego, czy to będzie instytucja podlegająca ministerstwu, czy usytuowana obok, czy niezależna, czy lokowana gdziekolwiek indziej, i tak bez zgody, nie jakiejś opinii czy czegoś takiego, ale bez zgody Ministerstwa Środowiska w ogóle nie będzie mowy, żeby to robić. Ale też po części zgadzam się z tym twierdzeniem koleżanki, jeśli wolno mi tak powiedzieć, żebyśmy rozmawiali ze sobą. Dlaczego tu nie ma ekoterrorystów? Dlaczego tu nie ma różnych innych osób? Ja jestem ekologiem, ja znam wielu ekologów, istnieje wiele organizacji ekologicznych. Jeśli jest tak dobrze, jak zostało to przedstawione chociażby przez mojego przedmówcę, to dlaczego tu siedzimy i tak bardzo narzekamy.

Ja przypomnę jedno. Proszę państwa, dwadzieścia lat temu – ta klauzula 1989 r. cały czas mi się kojarzy, to chyba jednak coś znaczy – były dwie organizacje, pomijając Polski Związek Wędkarski, wtedy był Polski Związek Żeglarski i była Liga Morska i Rzeczna, świeżo reaktywowana. Tyle. Dzisiaj NGOs związanych z drogami śródlądowymi, z turystyką wodną jest ponad sto. Dlaczego one powstały? NGOs zawsze jest odpowiedzią na niedopracowanie bądź luki w pracy administracji, czy to samorządowej, czy rządowej. Dlatego one powstały. Po prostu byli ludzie, którzy są na etatach, biorą pieniądze i nie robią tego, co do nich należy. To jest ten problem. Tak samo moja organizacja. Ona powstała po to, żeby pchać, żeby popychać, żeby lobbować. Cieszyliśmy się, udało nam się przepchnąć – przepraszam za użycie takiego słowa – z wieloma innymi, bo to nie jest tak, że zrobiliśmy to sami, ideę powrotu do Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, choć wygląda on inaczej. Proszę państwa, stworzyliśmy także nowy program dla Wisły 2020, który w szufladach ministerialnych leży od siedmiu, ośmiu lat. I nic. Samorząd z tego korzystał, na szczęście, chociaż tyle. Teraz jest on już w dużym stopniu zdezaktualizowany, ale swego czasu był rzeczywiście czymś nowym. Zrobiliśmy to własnymi społecznymi siłami. Takich organizacji samorządowych, NGOs, które coś robią, jest w Polsce pełno, dzięki nim coś istnieje. Chwała marszałkom, bo dzięki nim jest ta trzecia grupa instytucjonalna, do tego są samorządowcy, którzy coś robią. Tylko dzięki nim możemy dziś mówić o E70, w przeciwnym razie w ogóle nie byłoby mowy o żegludze śródlądowej, już dawno moglibyśmy o tym zapomnieć.

Proszę państwa, należy też skończyć z chaosem i z wydawaniem pieniędzy na różne incydentalne sprawy. Byłem członkiem Krajowej Rady Gospodarki Wodnej, teraz jestem członkiem regionalnej rady gospodarki wodnej i to, co widzę, jeśli chodzi o inwestowanie – aczkolwiek w większości jestem za i cieszę się, że to się dzieje – to jest chaos, to jest brak wizji. To są pojedyncze sprawy, które nie mają charakteru liniowego, o którym mówił pan radca. To prawda, tak musi być, droga nie może mieć dziur, przerw. Kto jechał A1, to wie, nieźle kłął w okolicy Włocławka. Prawda? To jest właśnie ten problem, nie mamy linii, ale my jej nie mamy, bo nie ma wizji, narodowego planu, państwowego

planu, który niezależnie od rządu i rządzącego ugrupowania będzie kontynuowany. To jest istotne, żeby wreszcie ponad podziałami powstał projekt, który można nazwać programem dla Wisły, można nazwać programem dla obu rzek. W tej chwili troszeczkę w masterplanach coś takiego się robi, ale to jest tylko wycinek tego, na co czekamy. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że chyba zdecydowanie przekroczyłem wyznaczony czas, więc bardzo państwa przepraszam.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Tak, Panie Prezesie, ale bardzo panu dziękuję za ten głos. Nie ośmieliłem się skrócić panu tej wypowiedzi, to bardzo dobra wypowiedź.

Proszę państwa, rzeczywiście, ja to również potwierdzam, zwalanie na to, że jest Natura 2000, też nie jest do końca umotywowane, dlatego że w tej piramidzie pewnych zależności to człowiek jest na wierzchołku. Gdy oglądałem Naturę 2000 w porcie w Rotterdamie, to się o tym przekonałem. Tylko trzeba po prostu chcieć i trzeba znaleźć złoty środek. Jeszcze raz bardzo panu dziękuję za ten głos.

Na koniec, bo mija już czwarta godzina dzisiejszego seminaryjnego posiedzenia komisji, chciałbym prosić o zabranie głosu pana prezydenta Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój”, pana Krzysztofa Zarębę, inicjatora dzisiejszego spotkania, naszego seminaryjnego posiedzenia, któremu bardzo dziękuję za jego zainicjowanie, bo myślę, że to spotkanie coś da. Te głosy na pewno trafią do odpowiednich instytucji, które jeszcze raz się zastanowią, przeanalizują, czy nie warto czegoś przyspieszyć i zacząć działać w tym kierunku.

Proszę bardzo, Panie Krzysztofie.

Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój” Krzysztof Zaręba:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja również chcę podziękować, najpierw Komisji Środowiska, bo kierownictwo komisji zaakceptowało propozycję. Szefowa jest wodziarzem, w związku z tym było tu chyba łatwiej aniżeli w przypadku innych tematów, choć temat żeglugi i w ogóle gospodarki wodnej jest tematem bardzo trudnym. Chcę podziękować również panu Waławowi Kowalskiemu, który wniósł swój wkład w organizację, w koordynację, szczególnie w pomoc przy namawianiu niektórych kolegów na prelekcje, na wygłoszenie wystąpień, które dzisiaj słyszeliśmy. To może tyle, jeżeli chodzi o tę część, tak ją nazwę, uprzejmościową.

Myślę, że temat jest pasjonujący, co wynika także z prelekcji i z głosów, których tu wysłuchaliśmy, pasjonujący dlatego, że dotyczy tej rzeczy, bez której żyć się nie da, czyli wody, jednego z podstawowych składników naszego życia.

To, że żegluga śródlądowa jest elementem składowym, także rezultatem stanu gospodarki wodnej, jak gdyby rzutuje na ten obraz, który dzisiaj mamy. On jest dosyć kiepski. Myślę, że dlatego wymagał wywołania i postawienia po raz któryś już na forum publicznym, a szczególnie na forum tak wysokim jak Senat, który ma pewne możliwości

wpływania, zgłaszania wniosków, kierowania postulatów, dezyderatów bądź zapytań do władz administracyjnych. Stąd tak ważna sprawa poruszana jest w tym miejscu, w którym dzisiaj jesteśmy.

Może jeszcze wróć do tego, że gospodarka wodna była stopniowo już jakiś czas temu niejako wycofywana z budżetu państwa. Ja to obserwowałem, śledziłem dosyć pilnie. Szczególnie poczynania wówczas wicepremiera Balcerowicza zakończyły się tym, że w pewnym okresie, czyli na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, praktycznie wycofano z budżetu inwestowanie w gospodarkę wodną. Gospodarka wodna ma to do siebie, że korzyści bezpośrednie daje przede wszystkim jeden element – hydroenergetyka. Hydroenergetyka zawsze jest tym kąskiem, na który się rzucają wszyscy, którzy biorą udział w prywatyzacji bądź w chęci prywatyzacji, przejścia, zaś inne rzeczy są mniej frapujące, mniej interesujące, one wymagają wkładu, wymagają po prostu nakładu, dania pieniędzy, które się zwracają, ale to jest kwestia unikania później wydatków i szkód, tyle że tego się nie widzi, bo część szkód spada na osoby prywatne, więc jest to niejako poza obszarem zainteresowania kręgów decyzyjnych. Tak jak mówię, na to nałożyła się jeszcze kwestia prywatyzacji, która była prowadzona bardzo chaotycznie. Jak wiemy, ta prywatyzacja ma różne nazwy. Efekt był taki, że w gospodarce wodnej, a szczególnie w żegludze, rozprzedano praktycznie wszystko, co się dało sprzedać, albo wyłomowano to, co się dało ewentualnie wyłomować. Rezultat był taki, że praktycznie zniknęły te wszystkie firmy, które mogły inwestować i mogły zapewniać rozwój gospodarce wodnej.

Jeżeli chodzi o Ministerstwo Środowiska, ja odniosę się do tych wszystkich słów krytyki, ponieważ jestem z tym ministerstwem związany. Oczywiście te słowa krytyki są słuszne, ale one mają wielu adresatów. Przede wszystkim ta sprawa, o której powiedziałem na początku. Minister finansów systematycznie ograniczał finansowanie, aż doprowadził do tego, że budżet finansuje praktycznie tylko administrację gospodarki wodnej, nic więcej. Poszło to tak daleko, że w tej chwili nie mamy właściwie żadnego większego obiektu w gospodarce wodnej, który byłby przygotowany do realizacji. Nic się nie przygotowuje, nie ma nawet projektów. Chociaż tu kolega pewnie się ze mną nie zgodzi, bo na pewno ma w zanadrzu takie przypadki. Ja mam na myśli przede wszystkim zbiorniki wodne. W tej chwili po Świnnej Porębie nie będziemy w stanie zbudować praktycznie niczego. Gdyby nawet były pieniądze, to nie mamy przygotowanego żadnego projektu technicznego, projektu żadnej większej inwestycji w gospodarce wodnej, jeśli chodzi o zbiorniki, o retencję.

Wracając do Ministerstwa Środowiska, chcę przypomnieć, bo o tym koledzy i koleżanki już tu mówili, że Ministerstwo Środowiska nigdy nie miało w swoich rękach gospodarki wodnej w całości. W związku z tym proszę te wszystkie żale podzielić także na te ministerstwa, które z różnych względów miały jej części. To jest ministerstwo rolnictwa, które przecież bardzo duży fragment gospodarki wodnej, zresztą tak jest do tej pory, miało w swoich rękach, to jest ministerstwo transportu, to jest pełnomocnik rządu. Wtedy kiedy pojawiły się sprawy sporych finansów

za szkody, okazało się, że nie Ministerstwo Środowiska dostało zadanie odbudowy i jakiegoś racjonalnego gospodarowania tymi pieniędzmi, tylko został powołany pełnomocnik rządu do spraw likwidacji szkód. Teraz przejęło to Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, czyli doszedł tu jeszcze dodatkowy resort. Jest pełnomocnik do spraw Odry i tych pełnomocników można by jeszcze znaleźć. Dlatego, tak jak mówię, Ministerstwo Środowiska jest tylko w jakiejś części ofiarą tego systemu, tego rozproszenia.

Myślę, że o wielu rzeczach można by tu powiedzieć. Ja przyznam się, że gdybym chciał omówić to, co sobie zapisałem, to trwałoby to za długo. Myślę, że jeżeli pan przewodniczący będzie łaskaw nas włączyć, że tak powiem, w redakcję wniosków z dzisiejszej konferencji, to w tych wnioskach spróbujemy to wszystko zebrać.

Fakt jest faktem, że żeglugę śródlądową widzę trochę przez analogię do PKP, gdzie powstały chyba pięćdziesiąt cztery spółki i kolejne mają powstawać. W związku z tym likwiduje się koleje, coraz gorszy jest ich stan. Dobrze, że jeszcze w ogóle coś jeździ. Wpuścimy niemiecką kolej, ewentualnie jeszcze jakąś, na przykład czeską, i wtedy dopiero, że tak powiem, będziemy zadowoleni. Nie wiem, czy jest to powód do wielkiej radości. W każdym razie podobnie było z prywatyzacją żeglugi śródlądowej, rozdzielanie, rozcząstkowanie, rozkawałkowanie i w związku z tym sytuacja jest taka, jaką obecnie mamy.

Ale są perspektywy. Koledzy i koleżanki wskazywali te dobre strony i możliwości. Ja chcę powiedzieć, że również czas dyskusji jest o tyle dobry i trafiony, że stoimy przed rozdziałem, przed decyzjami dotyczącymi horyzontu finansowego, jeśli chodzi o pieniądze z Unii Europejskiej, te, które przyjdą na lata 2014–2020. Tu powinien się znaleźć odpowiedni udział gospodarki wodnej, w tym żeglugi, która mogłaby z tego skorzystać.

Nie będę mówił o Naturze 2000. Przypomnę, że z ministerstwa do Komisji Europejskiej wyszedł projekt obejmujący około 10% powierzchni kraju. Unia Europejska, wykorzystując właśnie nasze NGOs, doprowadziła, dopchnęła do 21%, co jest w mojej ocenie nieszczęściem. Nieszczęściem jest również to, że praktycznie połowa, około 50% dolin rzecznych – myślę, że co do tego zgodzi się kolega Mrówczyński – jest objętych Naturą 2000. To oczywiście hamuje albo uniemożliwia wiele działań, jeśli chodzi o zabudowę rzek.

Czy renegecować Naturę 2000? Myślę, że powinniśmy zacząć tworzyć jakiś blok w oparciu o Polskę, choćby o układ wyszehradzki, bo cztery państwa to już coś więcej mają do powiedzenia. Myślę, że te państwa znalazłyby jeszcze sympatyków w Rumunii i Bułgarii, które też by to poparły. Moim zdaniem można by dać przykład polskiego systemu ochrony środowiska jako tego, który byłby konkurencyjny w stosunku do obecnie istniejącego. Myśmy mieli bardzo dobry system, ale ponieważ Polska była państwem nowym, narzucono nam wszystko to, co stare państwa Unii Europejskiej miały już przygotowane i wdrożyły, i Polska musiała to przyjąć. Efekt jest taki, że teraz Europa jest podzielona na stare państwa, na jądro Europy i nowe państwa Unii Europejskiej, w odniesieniu do których niestety w mojej ocenie obowiązują inne prawa, inne prawa obowiązują nas, a inne prawa obowiązują stary, zachodni

blok państw unijnych. U nich rozmaite rzeczy przechodzą, nie ma restrykcji, nie ma pretensji, a u nas nie można nic zrobić. Można by tu dać wiele przykładów.

W każdym razie jest to kwestia także walki, ale walki w takim kierunku, żeby uświadomić naszym decydom, a szczególnie ministrowi spraw zagranicznych, że Polska została wykolegowana, tak trzeba powiedzieć, w obsadzie urzędniczej w strukturach Komisji Europejskiej. Mieliśmy dostać ponad trzy tysiące posad urzędniczych, ileś posad dyrektorskich, a praktycznie mamy tysiąc dwieście, tysiąc trzysta sekretarek, jakichś tłumaczy i niewielką liczbę tych, którzy decydują o czymkolwiek w Unii. Stąd też taka jest nasza pozycja, jeśli chodzi o te wszystkie unijne sprawy przetargowe. Tak ja to widzę, choć oczywiście mogę się mylić, możecie mieć inne zdanie i inną ocenę. W każdym razie myślę, że stosunki z Unią Europejską w dalszym ciągu wymagają regulacji, tak jak tu niektórzy twierdzili. Panie Przewodniczący, i tak już za długo mówiłem. Dziękuję bardzo i dziękuję również za spotkanie.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję panu prezydentowi Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój”.

Jeszcze pan się zgłasza, tak?

Proszę bardzo.

Ponieważ większość z państwa już po raz któryś spogląda na zegarek, ja tylko powiem, że będziemy pomалу zmierzali do końca.

Proszę bardzo.

Naczelnik Wydziału Prawno-Organizacyjnego w Departamencie Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska Andrzej Kulon:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Andrzej Kulon z Ministerstwa Środowiska, jestem prawnikiem w Departamencie Zasobów Wodnych.

Jakoś postaram się zmieścić w tych trzech regulaminowych minutach, bo chciałbym króciutko powiedzieć tylko o dwóch sprawach. Pierwsza sprawa, żeby dorzucić jednak nieco optymizmu i odnieść się do tego, co pan był uprzejmy powiedzieć na temat wizji. Może nie mamy wizji na miarę budowniczego Gdyni czy budowniczego polskiej floty wojennej w XVII wieku, ale pracujemy nad czymś, co określa się reformą gospodarki wodnej. Prace są w fazie projektowej, tak zwany projekt założeń nowego prawa wodnego jest zawieszony na stronie Rządowego Centrum Legislacji i jest oznaczony numerem ZD51. Ja zakładam, że część z państwa, zwłaszcza przedstawiciele Urzędu Żegluga Śródlądowej, zna ten dokument, a część z państwa może się nim nie interesowała. Ja zachęcam do zapoznania się z tym dokumentem. To są założenia projektu ustawy – Prawo wodne, zupełnie nowej ustawy. My tam chcemy podjąć reformę struktury administracyjnej i reformę rozwiązań

w zakresie systemu finansowania. Tak jak pan minister był uprzejmy powiedzieć, faktycznie, powiedzmy sobie, na dziś głównym finansującym inwestycje w gospodarce wodnej staje się narodowy fundusz. Jedną z większych inwestycji, budowa zbiornika w Świnnej Porębie jest od 2011 r. w całości finansowana przez narodowy fundusz.

Powiem króciutko o jeszcze jednej sprawie. Mówicie, że ministerstwo czy Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej zaślaniają się regulacjami europejskimi czy nakazami Komisji Europejskiej i przez to nie mogą podejmować działalności inwestycyjnej, głównie krajowy zarząd, na szerszą skalę. Dużo dziś na ten temat powiedziano. Ja tylko chciałbym zwrócić uwagę na aspekt nawet niezwiązany z żeglugą śródlądową, na sprawę o znacznie mniejszej skali, mianowicie prace utrzymaniowe. W innym projekcie ustawy – tu prace prowadzone są szybciej – w projekcie nowelizacji prawa wodnego w związku z zarzutami Komisji Europejskiej borykamy się z kwestią uregulowania wykonywania prac utrzymaniowych, tych, które powinny być wykonywane na wodach ad hoc, czyli w przypadku zaistnienia konieczności. Komisja Europejska uznaje, że w Polsce prace wykonywane są za szeroko, głównie przez wojewódzkie zarządy melioracji i urządzeń wodnych. My z tego powodu musimy wprowadzać regulacje, które będą zmierzały do pewnego ograniczenia wykonywania prac utrzymaniowych. Tak że stosowanie się do norm unijnych w takim zakresie, w jakim wymaga tego od nas Komisja Europejska, jest naprawdę trudne.

Ja się odwołam tylko do jednej paremii prawniczej – *lex retro non agit*. W starych krajach Unii Europejskiej pewne regulacje weszły w życie wtedy, kiedy one już miały zrobionych wiele rzeczy, dla nas te rzeczy są nowe, a regulacje są stosowane do nas z pełną odpowiedzialnością wprost od początku akcesji. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo panu dziękuję.

Myślę, że już na zakończenie mogę powiedzieć, że dzisiejsza dyskusja, to spotkanie seminaryjne na pewno będzie pomocne w stworzeniu dobrego programu czy reformy gospodarki wodnej. My to prześlemy wszystkim instytucjom, które będą chciały z naszego dzisiejszego urobku, można powiedzieć, z naszych głosów skorzystać, prześlemy im stosowne wnioski. Myślę, że na tym zakończymy posiedzenie, ponieważ minęły już cztery godziny. Temat można byłoby ciągnąć kolejne dwie godziny, ale wydaje mi się, że cztery godziny to jest taki odpowiedni, wystarczający czas na dzisiejsze spotkanie.

Bardzo państwu dziękuję i, mam nadzieję, do zobaczenia. Proszę o kontakt z komisją senacką...

(*Głos z sali: I z zespołem.*)

...i z zespołem do spraw dróg wodnych, dlatego że my moglibyśmy być tymi osobami, które prześlą państwu wnioski czy postulaty instytucjom, które są za te zagadnienia odpowiedzialne. Dziękuję państwu bardzo.

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii