



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

KABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 14.11.17

nr 5962, podpis: [signature]

KANCELARIA SENATU

Kancelaria Ogólna

2017 -11- 14

Warszawa, dnia 9 listopada 2017r.

Wpł. Nr dz. STU/5962

(BM) WPR.054.96.8.2017.KK

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

[signature]

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Peczkisa na 47. posiedzeniu Senatu w dniu 28 września 2017r., niniejszym przedkładam stosowne wyjaśnienia.

Przedstawiona przez Pana Senatora mapa obrazuje śródlądowe drogi wodne oraz porty należące do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (dalej: TEN-T). Obecnie odcinek około 100 km Odrzańskiej Drogi Wodnej jest jedynym fragmentem polskich dróg wodnych objętych siecią TEN-T.

Na marginesie warto przypomnieć, że prowadzona przez koalicję PO-PSL polityka, której celem było zapewnienie jedynie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, z całkowitym pominięciem funkcji transportowej dróg wodnych była jedną z przyczyn obecnego stanu rzeczy. Tym samym zaniechano starań mających na celu pozyskanie środków finansowych na inwestycje infrastrukturalne w zakresie żeglugi śródlądowej ze środków europejskich, a także nie skorzystano z możliwości wpisania śródlądowych dróg wodnych do TEN-T, która jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W efekcie zamknęło to drogę na pozyskanie dodatkowych środków finansowych w znacznej wysokości na ww. inwestycje z takich programów pomocowych jak CEF, tj. Connecting Europe Facility – Instrument "Łącząc Europę". Ponadto w związku z nieustannym marginalizowaniem sektora żeglugi śródlądowej w Polsce nie podjęto starań, aby przystąpić do jednej z najważniejszych konwencji międzynarodowych wskazujących standardy rozwojowe dla europejskich szlaków wodnych, tj. do *Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu* (tzw. Konwencja AGN), co na długi czas zahamowało rozwój żeglugi śródlądowej i powiązanych z nią przemysłów komplementarnych. Warto zaznaczyć, że przed przystąpieniem Polski do *Porozumienia*, dokument podpisało 17 państw, a 18 krajów jest Stronami Porozumienia, w tym Republika Białoruś.

W przyjętych przez obecną Radę Ministrów *Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030* głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T. Docelowo drogi wodne E-30, E-40 i E-70 powinny stać się elementami korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T (Bałtyk – Adriatyk i Morze Północne – Bałtyk).

Należy zaznaczyć, że w perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 środki finansowe na rozwój śródlądowych dróg wodnych zostały rozdzielone. Obecnie rozpoczyna się dyskusja Komisji Europejskiej z państwami członkowskimi na temat kolejnej perspektywy finansowej, w której Polska również uczestniczy. Zbyt wcześnie jest jednak, aby przewidywać wielkość środków UE, które mogłyby zostać zaprogramowane w obszarze sektora transportu śródlądowego wodnego. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zgłosiło wstępnie zapotrzebowanie na kwotę wynikającą z wyżej wskazanych *Założeń*, w tym niezbędną dla osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności na Odrzańskiej Drodze Wodnej (E-30) i włączenia jej w europejską sieć dróg wodnych.

MGMiŻŚ podjęło działania mające na celu przygotowanie programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym i z oceną środowiskową w terminie, który umożliwi wprowadzenie polskich dróg wodnych do sieci TEN-T w ramach rewizji zaplanowanej na rok 2023 r.

W ramach inwestycji z zakresu żeglugi śródlądowej, projekty dotyczące modernizacji głównych śródlądowych dróg wodnych planuje się sfinansować w głównej mierze z dotacji UE. Ponadto, środki na inwestycje żeglugowe mogą pochodzić z EFRR, instrumentu finansowego CEF lub innego, dedykowanego dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych funduszu lub instrumentu. Nie wyklucza się możliwości realizacji inwestycji w formule Partnerstwa Publiczno - Prywatnego.

2
Pozostawiam



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk