

**Oświadczenie złożone  
przez senator Annę Aksamit  
na 54. posiedzeniu Senatu  
w dniu 22 maja 2014 r.**

Oświadczenie skierowane do wiceprezes Rady Ministrów, minister infrastruktury i rozwoju Elżbiety Bieńkowskiej

Szanowna Pani Minister!

Żegluga śródlądowa w Polsce wykonuje obecnie około 0,7% przewozów masy towarowej i zajmuje ostatnią pozycję wśród pozostałych gałęzi transportu w naszym kraju. Jeśli chodzi o średnią przewożonych towarów w ciągu roku drogami wodnymi, Polska plasuje się wśród krajów o najniższym udziale transportu śródlądowego w Europie. Średni czas trwania sezonu nawigacyjnego na Odrze i Wiśle wynosi 260 dni, a średnia długość przewozów w relacjach krajowych – 95 km. Długość przewozów świadczy o tym, że mają one charakter lokalny. Jest to spowodowane między innymi stanem szlaków wodnych w Polsce, utrudniającym planową żeglugę długodystansową. Przewozy na dłuższych odcinkach mają miejsce sporadycznie w przypadku transportu pojedynczych towarów wielkogabarytowych. Z powodu degradacji krajowych szlaków transportowych polskie przedsiębiorstwa pracują głównie na drogach wodnych innych państw europejskich. Przewozy zagraniczne stanowią 30% przewozów polskimi statkami handlowymi.

Obecny stan uwarunkowań prawnych dotyczących transportu wodnego w Polsce sprawia, że mimo zgodności aktów prawnych z ustawodawstwem europejskim, istnieją duże utrudnienia praktycznego uprawiania żeglugi zarówno towarowej, jak i turystycznej. Należy również podkreślić, że brak ratyfikacji Porozumienia Europejskiego AGN – European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (Umowa o głównych śródlądowych drogach wodnych znaczenia międzynarodowego z 1996 roku) uniemożliwia integrację polskich dróg wodnych z siecią europejską. Stan ten wyklucza jakiegokolwiek akcje w ramach instytucji Unii Europejskiej mogące zaktywizować polski transport śródlądowy.

Żegluga śródlądowa ma marginalne znaczenie w obecnym systemie transportowym Polski. Przykłady rozwiązań transportowych realizowanych z powodzeniem w innych krajach Unii Europejskiej nie mają żadnego wpływu na strategiczne plany rozwoju kraju. Rewitalizacja dróg wodnych spowodowałaby odciążenie połączeń drogowych i znaczne ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery, wody i gruntu. Według najnowszych danych transport wodny śródlądowy emituje do atmosfery pięciokrotnie mniej dwutlenku węgla niż transport drogowy (w g/tkm), charakteryzuje się znacznie mniejszą liczbą wypadków i uszkodzonych oraz praktycznie nie powoduje hałasu oraz skażenia wody i gruntu.

Sytuacja śródlądowych dróg wodnych nie tylko w Unii Europejskiej, ale również w pozostałych krajach Europy, jest odmienna niż w Polsce. Żegluga śródlądowa odgrywa znaczącą rolę w przewozach ładunków. Wspólna polityka transportowa UE stwierdza, że rozwój żeglugi śródlądowej jest jednym z najważniejszych jej priorytetów. W zamian za tym idą regulacje prawne, które poza rozwojem i usprawnieniem transportu wodnego mają na celu dbałość o bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej obliguje nas do wdrażania wspólnej polityki transportowej.

Mając na względzie wspomniane kwestie, zwracam się do Pani Minister z pytaniem: na jakim etapie prowadzone są prace nad wieloletnim programem, zmierzającym do przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pełniących funkcję transportową? Jakie są wytyczne rządu w celu poprawy stanu infrastruktury dróg śródlądowych oraz stanu urządzeń hydrotechnicznych służących transportowi, turystyce, energetyce i ochronie przeciwpożarowej?

Łączę wyrazy szacunku  
Anna Aksamit