

# Konferencja V Forum Transportu Intermodalnego **FRACHT 2017**

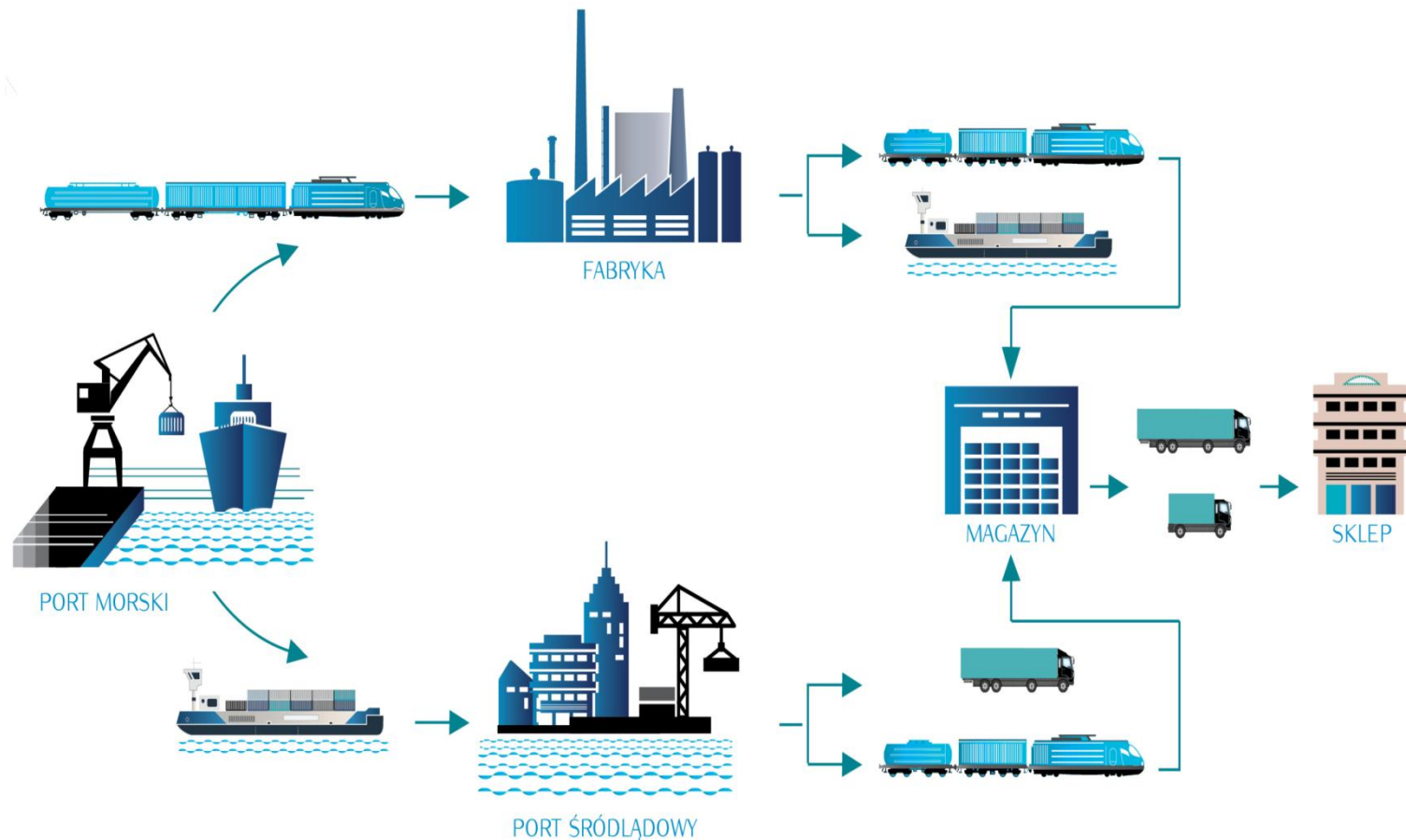
---

Marcin Białek

Naczelnik Wydziału Transportu  
w Departamencie Żeglugi Śródlądowej

Gdańsk, 13 kwietnia 2017 r.

# Miejsce żeglugi śródlądowej w łańcuchu logistycznym



# Cel i priorytety

## Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030

Budowa  
i modernizacja  
dróg wodnych  
o znaczeniu  
transportowym

I

Odrzańska Droga Wodna (E-30)  
- osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności  
i włączenie w europejską sieć dróg wodnych

II

Droga wodna rzeki Wisły  
- uzyskanie znacznej poprawy warunków  
nawigacyjnych

III

Połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany (E-70)  
i Wisła-Brześć (E-40)  
- rozbudowa międzynarodowych dróg wodnych

IV

Rozwój partnerstwa i współpracy  
na rzecz śródlądowych dróg wodnych

## Aktualne działania MGMIŻŚ

---

- **6 marca 2017 r.** – Prezydent Andrzej Duda podpisał **akt ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym AGN**;
- Projekt „**Rozwój sektora żeglugi śródlądowej**” został ujęty w **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju** – strategicznym dokumencie wskazującym kierunki rozwoju Polski w perspektywie średniookresowej;
- Przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej działa **Komitet Sterujący do spraw Inwestycji na Śródlądowych Drogach Wodnych** – organ pomocniczy wspierający ministra w monitorowaniu procesów związanych z przygotowaniem inwestycji na śródlądowych drogach wodnych;
- Przy Ministrze Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej powołana została Rada ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej w skład, której wchodzi przedstawiciele ministerstw, władz samorządowych, ośrodków naukowych oraz armatorów żeglugi śródlądowej

## Aktualne działania MGMIŻŚ

---

- Współpracujemy zarówno z Ministerstwem Rozwoju jak i Ministerstwem Środowiska – Krajowym Zarządem Gospodarki – przy **realizacji projektów finansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko** przyczyniających się do przywrócenia żeglowności;
- Pracujemy nad przygotowaniem **studiów wykonalności** dla najważniejszych projektów inwestycyjnych;
- Prowadzimy intensywną **współpracę z Czechami** w ramach Grupy Roboczej ds. połączenia Dunaj-Odra-Łaba (DOL).

**Wszystkie podejmowane przez resort działania mają na celu przywrócenie żeglowności na polskich śródlądowych drogach wodnych.**

## Przystąpienie do AGN

Intencją Porozumienia jest rozwijanie międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie.

Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na dziewięć głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad **27 tys. km**, które łączą porty ponad **37** krajów europejskich.

Na terytorium Polski znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych wskazanych w AGN, tj.:

- **Droga wodna E30** → przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie.
- **Droga wodna E40** → łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie.
- **Droga Wodna E70** → łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

## Korzyści z przystąpienia do AGN

---

### Ekonomiczne:

- ✓ Rozwój portów morskich poprzez stworzenie efektywnego połączenia z zapleczem;
- ✓ Rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych i portów rzecznych;
- ✓ Wzrost popytu na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego, **multi - oraz intermodalnego**;
- ✓ korzyści z tytułu uniknięcia kosztów powodzi;
- ✓ Korzyści z tytułu uniknięcia kosztów pożarów lasów;
- ✓ korzyści związane z retencją wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu.

### Społeczne:

- ✓ pobudzenie aktywności lokalnych społeczności związanych z gospodarczym i rekreacyjnym wykorzystaniem dróg wodnych oraz infrastruktury na potrzeby żeglugi śródlądowej;
- ✓ Osiągnięcie celów środowiskowe wyznaczanych zgodnie z przepisami Unii Europejskiej.

## AGN a TEN-T

---

Śródlądowe drogi wodne po uzyskaniu przez nie standardu określonego przez AGN, mogą i powinny stać się docelowo elementami sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Obecnie poza 97,3 kilometrowym fragmentem w dolnym odcinku Odry polskie śródlądowe drogi wodne nie są elementem europejskiej sieci transportowej TEN-T. Przed kolejną rewizją sieci TEN-T w 2023 r. Polska powinna mieć gotowe i przyjęte programy przebudowy dróg wodnych, wskazanych do wpisania do sieci.



## Polskie śródlądowe drogi wodne w międzynarodowej sieci TEN-T

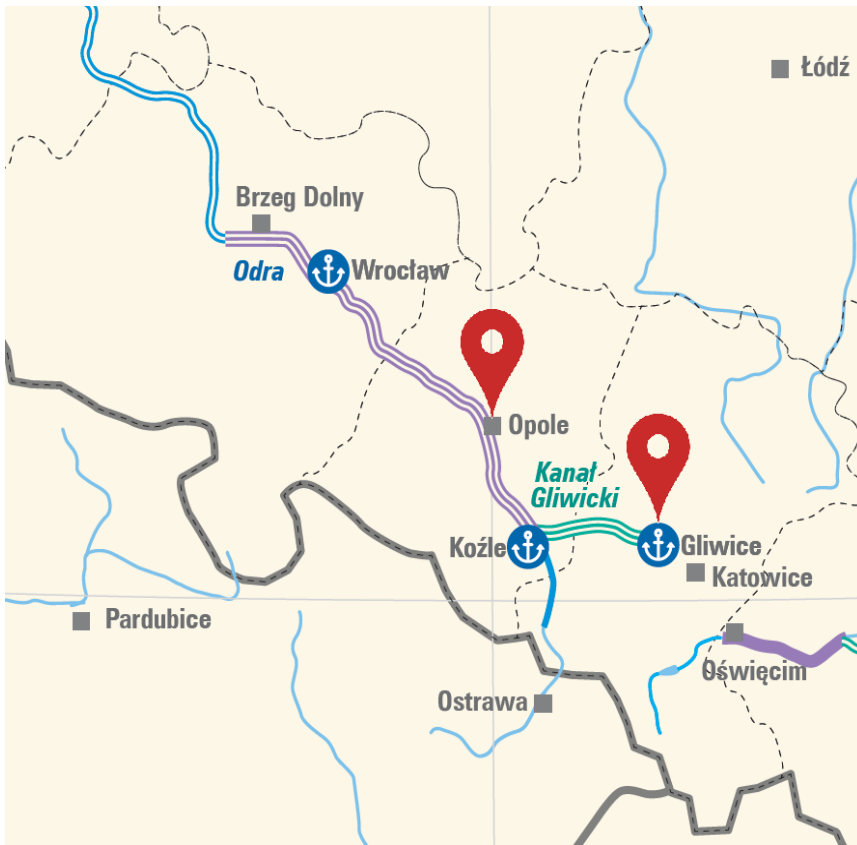
---

**Podjęmowane przez MGMIŻŚ inicjatywy będą prowadziły do włączenia polskich śródlądowych dróg wodnych do międzynarodowej sieci transportowej TEN-T.**

Korzyści z włączenia polskich dróg wodnych do TEN-T:

- Rozwój międzynarodowej sieci połączeń transportowych i zintegrowanie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych z innymi rodzajami transportu.
- Zwiększenie udziału sektora żeglugi transportowej w transporcie międzynarodowym.
- Wzrost popytu na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego, multi- oraz intermodalnego.
- Rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz przyległych portów.
- Połączenie państw wschodnich z państwami UE za pomocą śródlądowych dróg wodnych.

# Przywrócenie transportu wodnego na Odrzańskiej Drodze Wodnej



październik 2016 r.

Minister Marek Gróbarczyk podpisał *List intencyjny w sprawie współpracy na rzecz stworzenia warunków racjonalnego i efektywnego wykorzystania możliwości żeglugowych Odrzańską Drogą Wodną do transportu węgla z kopalń śląskich do PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Oddział Elektrowni Opole.*

**List został podpisany przez:**

Wicepremiera – Ministra Rozwoju i Finansów, Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministra Energii, Wojewodę Opolskiego oraz przedstawicieli Elektrowni Opole.

## Dlaczego chcemy to wszystko robić? - potencjał żeglugi śródlądowej -



Jedna barka typu „Europa”  
=  
30 samochodów ciężarowych

**Dziękuję za uwagę.**

---